Sc. mil.
225
Y

Digitized by Google

Sc. mil. 225 Y

Digitized by Google

<36637566950012

<36637566950012

Bayer. Staatsbibliothek

Digitized by Google

Digitized by Google

Sc. mil. 2257

Die Vertheidigung

von

Süddeutschland

gegen

die Franzosen,

mit Beziehung der Eisenbahnen, unter Berücksichtigung der verschiedenen Spurweite.

Eine strategische Skizze von Pz.

(Aus der Deutschen Vierteljahrsschrift besonders abgedruckt.)

Stuttgart und **Tübingen.**

J. G. Cotta'scher Verlag.

1844.

gd/67/2406
114

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Buchdruckerei der J. G. Cotta'schen Buchhandlung in Stuttgart.

Digitized by Google

So lange die Diplomaten uns nicht den ewigen Frieden verbürgen können, darf man einen Krieg mit Frankreich nicht für unmöglich halten; man muß mithin auch darauf vorbereitet seyn. Wer aus der Scheu vor jedem Kriege kein Hehl macht, auf die Erhaltung des Friedens mit zu großer Zuversicht hofft, oder ihn um jeden Preis bewahrt wissen will, der wird früh oder spät das Opfer der ehrgeizigen Willkür seiner Nachbarn.

Eine ruhige Erörterung der wahrscheinlichen Fälle, welche ein Krieg mit dem Nachbarstaate herbeiführen kann; eine umsichtige Würdigung der uns zu Gebote stehenden Kampfmittel; eine gründliche Untersuchung des anzuwendenden Verfahrens und der muthmaßlichen Wirkungen desselben, verbunden mit einer lebendigen Darstellung des hieraus entspringenden Ganges der kriegerischen Operationen, zeigen noch keine feindselige Gesinnung gegen diesen Nachbar an, es ist das geräuschlose Walten kriegerischer Vorsicht, welches Niemand zu tadeln wagen wird.

Die Eisenbahnen, dieses neue Bewegungsmittel, und ihre im Kriege noch nicht erprobte Wirksamkeit, machen dergleichen erläuternde Betrachtungen dringend nothwendig. Eine Haupteigenthümlichkeit derselben, daß nämlich ihre Benutzung dem

Digitized by Google

Feinde leicht unmöglich gemacht werden kann, nachdem wir selbst bereits großen Nutzen daraus gezogen haben, ist noch gar nicht gewürdigt worden, und darauf gründet sich hauptsächlich ihre Wichtigkeit als militärische Operationslinien. Gewöhnliche Heerstraßen tragen auf ihren breiten Rücken ohne Unterschied Freund und Feind. Die Eisenbahnen hingegen sind viel spröderer Natur, sie dienen nur ihren Schutzpatronen.

Zwar ist in neuester Zeit — namentlich auch in d. B. — viel darüber geschrieben worden; es hat aber die Berücksichtigung nicht gefunden, welche es verdient, was durch den Umstand entschuldigt werden dürfte, daß die Ansichten über die Benutzung der Eisenbahnen als Operationslinien zur Zeit noch nicht hinlänglich geläutert sind. Es möge uns deßhalb vergönnt seyn, die Sache durch ein Beispiel anschaulich zu machen, nachdem wir zuvor einige allgemeine Bemerkungen voraus geschickt haben.

In der Hauptsache zerfällt die militärische Benutzung der Eisenbahnen:

1) in die Bewegung von Truppenkörpern mit den dazu erforderlichen Geschützen, Wagen, Zug- und Reitpferden, wobei wir die Cavalerie einmal für immer ausschließen;

2) in die Fortschaffung von Kriegsmaterial, Lebensmitteln und Pferdefutter, desgleichen von Verwundeten, Kranken und Gefangenen, deren man sich bald entledigen will.

In beiden Fällen ist es von wesentlichem Nutzen, wenn ein Wechsel der Transportwagen so selten als möglich, am besten aber gar nicht nöthig wird, und dieselben die ganze Fahrt hindurch beibehalten werden können. Handelt es sich um schnelle Fortschaffung von Infanteriedivisionen mit Geschütz, so ist es von Wichtigkeit, daß der Organismus des Ganzen ungestört bleibe, der taktische Verband der Brigaden, Regimenter, Bataillone und Batterien so wenig als möglich zerrissen werde, damit die einzelnen Truppenkörper ohne Verzug in jeder andern Richtung abfahren, oder die Eisenbahn ganz verlassen und auf der Landstraße fortmarschiren können, wenn die strategischen Verhältnisse oder Absichten sich plötzlich ändern sollten.

Der Bewegungsmodus auf Eisenbahnen ist zweifacher Art. Entweder, man vereinigt auf den Anfangspunkten der zu benutzenden Eisenbahnstrecke in angemessenen Zeiträumen die zur

Digitized by Google

Fortschaffung der Truppen benöthigten Transportmittel und bedient sich ihrer die ganze Fahrt hindurch; oder, man formirt auf den Hauptstationen der Bahn sogenannte Transport-Echelons, d. h. eine Anzahl Lokomotivzüge von ganz gleicher Aufnahmefähigkeit an Mannschaft, Geschützen, Wagen und Pferden und wechselt damit von Station zu Station.

Durch die erstere Bewegungsart erlangt man alle die strategischen, taktischen und disciplinarischen Vortheile, welche aus der ungestörten Beibehaltung des organischen Verbandes der Truppenkörper entspringen, und die Freiheit der Bewegung auf oder neben der Eisenbahn, oder auch in abweichender Richtung begünstigen. Dagegen hat diese Bewegungsart den technischen Nachtheil, daß sie auf sehr große Truppenmassen, welche den ganzen Kriegsschauplatz durchfahren sollen, nicht gut anwendbar ist, indem die Speisung einer ungewöhnlich großen Anzahl Lokomotiven auf den einzelnen Wasser- und Kohlenstationen sehr schwierig wird. Dieser Modus wird daher nur auf Corps von höchstens 15,000 Mann Infanterie mit 30 Geschützen anzuwenden seyn, welche auf diese Weise in einem Tage 20 bis 25 Meilen, das Doppelte in zwei Tagen zurücklegen können. Weiter dürfte die Fahrt nicht auszudehnen seyn. Auf Strecken von nur 10 bis 15 Meilen können aber, durch Hülfe der Rückfahrten, mit denselben Transportmitteln 20,000 Mann mit 48 Geschützen in einem Tage an Ort und Stelle gebracht werden.

Durch die andere Bewegungsart erlangt man den Vortheil, daß Bahnstrecken von 100 und noch mehr Meilen ohne Schwierigkeit befahren werden können, daß die Speisung der Lokomotiven auf den Stationsplätzen erleichtert wird, indem ihre Anzahl daselbst sich vermindert. Die Stärke der fortzuschaffenden Truppenmasse erleidet also keine solche Beschränkung. Dagegen hat dieser Modus den Nachtheil, daß die ganz gleichmäßige Vertheilung der Transportwagen nach ihrer technischen Bestimmung auf alle Stationen auch eine ihr genau entsprechende Vertheilung der Truppen, Geschütze, Wagen und Pferde zur Bedingung macht, der taktische Verband also vielfach zerrissen wird, und dieser Uebelstand erst mit Beendigung der ganzen Fahrt aufhört. Die Truppen sind mithin unabänderlich an die Bahn gefesselt, und man kann einzelne Brigaden oder Divisionen weder in beliebiger

Digitized by Google

Richtung entsenden, noch sie zeitweise neben der Bahn marschiren lassen, ohne den geregelten Stationswechsel zu stören. Den Lokomotivzügen wird übrigens, obschon sie nur eine sehr kurze Strecke befahren, diese aber an einem Tage mindestens sechsmal vor- und rückwärts durchlaufen müssen, eine viel größere Anstrengung zugemuthet. Auf kürzeren Strecken bedarf man verhältnißmäßig auch mehr Transportmittel und legt sie in nicht so kurzer Zeit zurück, als bei dem ersteren Modus, der den Vorzug größerer Einfachheit hat.

Aus diesen beiden Bewegungsarten ließe sich vielleicht noch eine dritte construiren, welche darin bestehen könnte, die Transportmittel tageweise zu wechseln, also von 25 zu 25 Meilen. Es ließe sich dieses Verfahren auf Corps von 30,000 Mann und darüber anwenden, indem die wegen Mangel an Lokomotivzügen am ersten Tage zurückgebliebenen Truppentheile am nächsten Tage von den zurückkehrenden leeren Zügen nachgefahren würden u. s. f. Allein es steht diesem Bewegungsmodus ein anderes Bedenken entgegen. In den allermeisten Fällen müssen nämlich die Transportmittel von hinten und von der Seite herangezogen werden, weil man sie auf den vorderen Bahnen in der Regel selbst gebraucht. Wo aber obiges Verfahren statthaft ist, wird man sich dessen mit Vortheil bedienen können.

In der Schrift: „Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert," (Verlagsbüreau zu Adorf, 1842) haben wir den Bedarf an Transportmitteln für Truppencorps verschiedener Stärke speziell nachgewiesen. Der von Kritikern gerügte Uebelstand, „daß die berittenen Offiziere nicht alle ihre Pferde mitnehmen könnten," verdient kaum einer Erwähnung, da man nur einige Pferdewagen mehr anzuhängen braucht, um das Fehlende zu ergänzen, und die Züge keineswegs zu sehr belastet sind. Der Luxus mit entbehrlichen Pferden darf aber eben so wenig Raum finden, und man wird sich bei Eisenbahnfahrten ganz so einrichten müssen, wie auf Eilmärschen.

Unter diesen Voraussetzungen sind für eine Infanteriedivision von 12 Bataillonen zu 800 Mann mit 3 Batterien zu 8 Geschützen, in runder Zahl also für 10,000 Mann mit 24 Geschützen, an Transportmitteln erforderlich:

Digitized by Google

24 Lokomotivzüge für die Infanterie,
9 „ „ „ Artillerie,
1 „ „ den Divisionsstab.

Die Transportwagen für die Infanterie sind durchschnittlich zu 40 Mann angenommen, so daß zwei Lokomotivzüge — welche zu kuppeln seyn dürften — für ein Bataillon vollkommen ausreichen. Bei der Artillerie ist auf jedes Geschütz nur ein Munitionswagen gerechnet, doch hat jede Batterie ihre unentbehrlichen Requisitenwagen und ihre Feldschmiede, nebst einigen Reservepferden. Da der Zug für den Divisionsstab eine sehr geringe Belastung hat, können ihm noch einige Anhängsel der Regimenter zugetheilt werden. Alles entbehrliche Gepäck und Fuhrwesen bleibt zurück oder folgt auf der Landstraße.

Nach diesen vorläufigen Bemerkungen bitten wir den geehrten Leser, die Karte zur Hand zu nehmen und den von uns fingirten Operationen mit Aufmerksamkeit zu folgen.

Bei Ausbruch des supponirten Krieges zwischen Frankreich und dem deutschen Bunde wird angenommen, daß die Festungen Rastatt und Ulm bereits vollendet, und auf der westlichen Hälfte Deutschlands, welche wir uns durch die Elbe begrenzt denken, nachgenannte Eisenbahnen (durchgehends doppelspurig) dem Verkehr geöffnet sind:

Von Basel über Heidelberg bis Frankfurt a. M.	43	Meilen.
Von Frankfurt über Limburg, Siegburg bis Wesel	35	„
Von Wesel über Minden, Hannover bis Magdeburg	55	„
Von Mainz über Fulda, Eisenach, Erfurt bis Leipzig, mit einer Seitenbahn nach Kassel .	60	„
Von Magdeburg und Dessau über Leipzig, Hof, Bamberg, Nürnberg bis Augsburg . . .	87	„
Von Dresden nach Leipzig und über Riesa, Chemnitz zum Anschluß an diese bayerische Bahn	30	„
Von Nürnberg über Würzburg nach Darmstadt	30	„
	340	Meilen.

Digitized by Google

Transport . .	340 Meilen.
Von Salzburg über München, Augsburg, Ulm, Mengen bis Tuttlingen	65 „
Von Durlach über Stuttgart, Ulm, Memmingen bis Friedrichshafen	45 „
Summa . .	450 Meilen.

Bei lebhaftem Verkehr rechnet man auf jede Meile Doppelbahn zwei Lokomotiven. Wir wollen jedoch annehmen, daß per Meile nur eine Lokomotive vollkommen tüchtig sey. Nach unserer Berechnung braucht eine Division von 10,000 Mann mit 24 Geschützen nur 34 Lokomotiven. Zur Ergänzung und zu Nebendiensten wollen wir noch 11 Lokomotiven, also 45 für die Division rechnen. Wir haben folglich Transportmittel für 100,000 Mann mit 240 bespannten Geschützen, wovon jedoch nur etwa die Hälfte mittelst convergirender Bahnen auf einen bedrohten Punkt des Kriegsschauplatzes gleichzeitig transportirt werden kann. Die Eisenbahnen auf der östlichen Hälfte Deutschlands sind dabei absichtlich nicht in Betracht gezogen, weil ihr Transportmaterial im Innern des Landes genügende Beschäftigung finden wird. Eben so wenig wollen wir aber das westdeutsche Eisenbahnnetz in der angedeuteten Weise bereits für vollendet angesehen wissen.

Von den bezeichneten Eisenbahnen hat die Strecke von Basel bis Heidelberg eine breitere Spur; auf den übrigen deutschen Bahnen ist überall gleiche Spurweite. Ohne besondere technische Vorrichtungen kann also jene badische Eisenbahn von andern Lokomotivzügen nicht befahren werden; aber das badische Transportmaterial, welches zur Fortschaffung von 10,000 Mann mit 24 Geschützen hinreichen soll, ist auf anderen Bahnen eben so wenig zu gebrauchen. Wie störend und nachtheilig dies für die Benutzung der dortigen Eisenbahnen ist, wird sich im Verfolg der Operationen ergeben, zu welchen wir jetzt übergehen. Da Zeiten und Räume bei allen strategischen Combinationen sehr wichtige Faktoren sind, bitten wir auf Datum und Meilenzahl zu achten.

Die Concentrirung beträchtlicher französischer Streitkräfte in den Gegenden von Metz, Straßburg und Basel veranlaßt den

Digitized by Google

Oberfeldherrn des deutschen Bundes, sein Hauptquartier in Rastatt zu nehmen. Die Bundesfestungen Luxemburg, Mainz, Landau, Rastatt und Ulm, welche die Hauptstützpunkte unserer Vertheidigungslinie gegen Frankreich bilden, erhalten ihre volle Besatzung, wovon aber mittelst der Eisenbahnen ungefähr die Hälfte zu andern Zwecken verwendbar bleibt. Die einzelnen Armeecorps rücken auf die ihnen angewiesenen Sammelplätze. Die Reserven werden ohne Verzug mobil gemacht.

Frankreichs Absicht ist eigentlich die Erweiterung seiner Grenzen bis zum Rheine. Doch betrachtet es die Eroberung der Schwarzwaldländer als ein angemessenes Aequivalent. Mit Belgien ist schon früher ein Neutralitätsvertrag geschlossen worden. Von der Ueberzeugung durchdrungen, daß ein sofortiger Einfall in die preußischen Rheinprovinzen nicht zum erwünschten Ziele führt, will man den ersten Hauptstoß gegen Süddeutschland richten, doch aber auch in Rheinbayern vordringen, um die Deutschen überall irre zu leiten. Zu diesem Zwecke und um die wahren Absichten besser zu maskiren, ist der rechte Flügel der Franzosen zwischen Basel und Straßburg, die Mitte bei Metz, der linke Flügel an der Nordgrenze aufgestellt, die Reservearmee bei Troyes vereinigt worden. Die große Eisenbahn von Paris über Toul nach Straßburg, mit Seitenbahnen von Toul nach Metz und längs der Marne nach Belfort, wo die Lyon-Baseler Eisenbahn vorbeigeht, ferner die Bahnen von Paris an die Nordgrenze ꝛc., erleichtern die Heranziehung von Verstärkungen, welche eher angekommen seyn können, als der deutsche Oberfeldherr nur eine Ahnung davon hat.

Nach dem französischen Operationsplane soll der rechte Flügel (100,000 Mann) den Rhein zwischen Basel und Straßburg überschreiten, sich der Uebergänge des Schwarzwaldgebirges, hauptsächlich des Kinzigthales bemächtigen, gegen Rastatt demonstriren und die Verbündeten hierdurch zu getrennten Aufstellungen in Baden und Württemberg nöthigen. Die Mitte (150,000 Mann) ist bestimmt, in Rheinbayern einzufallen, die Verbindung zwischen Luxemburg, Saarlouis und Mainz zu unterbrechen, Landau zu bedrohen, und wo möglich einen Sieg im freien Felde zu erfechten, den man aber für die Operationen in Süddeutschland zu benutzen gedenkt. Da den Franzosen die Lieblingsidee

Digitized by Google

der deutschen Strategen: Baden und Württemberg in Rheinbayern zu vertheidigen, nicht unbekannt ist, zweifelt man nicht, daß es dort zur Schlacht kommen werde, und dirigirt die Reservearmee (100,000 Mann) deshalb über Toul gegen Metz, um sich ein Uebergewicht zu verschaffen. Der linke Flügel (50,000 Mann) soll Luxemburg bedrohen und die obere Maas festhalten. — Das ist die allgemeine Idee, von welcher man nur in dem Falle abweichen will, daß sich günstigere Chancen darbieten, die Rheinprovinzen früher in sichere Gewalt zu bringen.

Von dieser Idee hat der deutsche Oberfeldherr natürlich keine Kenntniß. Das 7te Armeecorps ist vorläufig hinter dem Schwarzwalde (bei Donaueschingen), das 8te bei Rastatt concentrirt, das 9te (mit Ausschluß des Luxemburger Kontingents) nach Ulm dirigirt worden. Das 4te, 5te, 6te und 10te Armeecorps concentriren sich vorwärts Mainz; das 1ste marschirt über Nürnberg ebenfalls dahin; das 2te und 3te stellen sich vorläufig bei Memmingen auf. Was außerdem von österreichischen und preußischen Truppen aufgeboten wird, dürfte zur Besetzung von Oberitalien und der Rheinprovinzen verwendet werden, kommt also nicht weiter in Betracht. Mit Einschluß der Festungsbesatzungen läßt sich die Vertheilung der Streitkräfte des deutschen Bundes in folgenden Zahlen ausdrücken:

	(Ohne Reservemannschaft.)	(Mit Reservemannschaft.)	
In Rheinbayern	140,000 Mann.	209,000 Mann	(I. IV. V. VI. X.) [1]
Bei Rastatt	30,000 „	45,000 „	(VIII.)
Bei Donaueschingen	35,600 „	53,000 „	(VII.)
Bei Ulm	22,000 „	33,000 „	(IX.)
Bei Memmingen	62,000 „	93,000 „	(II. III.)

NB. Die Reserveinfanteriedivision rechnen wir zur Besatzung der Festung Luxemburg, und führen dieselbe nicht weiter auf.

Ob bei Ausbruch der Feindseligkeiten die Reservemannschaft aller Armeecorps auf den bezeichneten Punkten stehen werde, ist eine Frage, die kein Mensch beantworten kann. Es läßt sich aber vermuthen, daß die Franzosen den Angriff gewiß früher beginnen werden, als die Rüstungen der Deutschen beendigt sind; und da sie nicht nur die Initiative, sondern auch manchen andern Vortheil auf ihrer Seite haben, dürfte es angemessener seyn, die

[1] Mit Einschluß der 2000 Luxemburger und ihrer Reserve.

Digitized by Google

Reservemannschaft der meisten Corps (vielleicht mit Ausnahme des 4ten, 5ten, 7ten und 8ten Armeecorps) vorläufig aus dem Calkül zu lassen. Wir haben sonach einschließlich der Festungsbesatzungen (ohne Luxemburg):

in Rheinbayern	165,000	Mann
bei Rastatt	45,000	„
bei Donaueschingen . . .	53,000	„

zur Abwehr der ersten Angriffe, wovon ein nicht unbeträchtlicher Theil detachirt seyn dürfte. Rechnet man hierzu die 22,000 Mann des 9ten und die 62,000 Mann des 2ten und 3ten Corps, welche vorläufig in ihren Stellungen bleiben sollen, so sind ungefähr 350,000 Mann zur strategischen Wirksamkeit bereit. Wir haben die Franzosen (mit Ausschluß des linken Flügels) in gleicher Stärke angenommen. Davon sind jedoch 150,000 Mann zum Einfalle in Rheinbayern bestimmt, denen 100,000 Mann zur Unterstützung folgen, was ihnen dort ein sehr bedeutendes Uebergewicht gibt. Die französischen Festungen können unter solchen Umständen dem Schutze der Veteranen und Nationalgarden überlassen bleiben, während die weitläufigen Werke von Mainz und Landau immer eine permanente Besatzung von mindestens 12,000 Mann in Anspruch nehmen. Daß aber die Franzosen, wenn sie auf Eroberungen ausgehen, Vorkehrungen zur schleunigen Bildung einer zweiten Reservearmee treffen werden, darf man voraussetzen, doch soll dieselbe nicht früher auftreten, bis auch unsere Reserven sämmtlich schlagfertig auf dem Kriegsschauplatze stehen.

Inzwischen haben am 16. April die Feindseligkeiten ihren Anfang genommen. Der rechte französische Flügel hat an diesem Tage 40,000 Mann bei Basel, 20,000 Mann bei Breisach, 30,000 Mann bei Straßburg auf das rechte Rheinufer gehen lassen. Der Rest (10,000 Mann) hält die Stellung an der weißen Lauter zwischen Weißenburg und Lauterburg besetzt.[1] Das bei Straßburg

[1] Sollten die Franzosen jemals auf den Gedanken kommen, zwischen Weißenburg und Lauterburg eine Eisenbahn mit beweglichen Batterien herzustellen, so würde diese Flankenstellung eine solche Stärke erhalten, daß sie mit 30,000 Mann jedem Angriffe in der Front Trotz bieten könnte.

Digitized by Google

übergegangene Corps wendet sich sofort gegen Rastatt, wird aber vorläufig nur eine beobachtende Stellung nehmen. Streifparteien gehen durch das Kinzig- und Renchthal und vertreiben die dort stehenden schwachen Posten. Das bei Breisach übergegangene Corps rückt nach Freiburg und reinigt die Defiléen des Schwarzwaldes in der Richtung auf Donaueschingen. Das bei Basel übergegangene Corps dringt im Rheinthale bis Waldshut vor, nimmt hier Stellung und demonstrirt gegen Schafhausen und Blumberg.

Was sich an deutschen Truppen in dortiger Gegend befindet, kann solcher Uebermacht nicht widerstehen und wird am besten thun, sich auf die Hauptstellungen bei Rastatt und Donaueschingen zurück zu ziehen, ohne sich großen Verlusten auszusetzen. — Stünden die Oesterreicher schon hinter dem Schwarzwalde, so könnte das 7te Armeecorps bis Freiburg vorgeschoben werden. Die Franzosen haben aber mit ihren Operationen nicht so lange warten mögen. Auch befürchtet man von ihnen eine Verletzung des Schweizergebiets. Hätte man bei Rastatt zwei Armeecorps zur Verfügung, so ließe sich durch Benutzung der Eisenbahn vielleicht ein ernster direkter Widerstand bei Kehl und Altbreisach leisten. Da man aber sich zu schwach fühlt, das Ueberschreiten des Rheines unmittelbar zu hindern, scheint jeder Versuch verwerflich, weil die dazu bestimmten Truppentheile Gefahr laufen, getrennt und in das Gebirge geworfen zu werden. Wir sind deßhalb der Meinung, daß es besser sey, rheinaufwärts nur Beobachtungsposten aufzustellen, um das Heft vorläufig in den Händen zu behalten; denn im Kriege kommt mehr auf den letzten als auf den ersten glücklichen Erfolg an.

Unter solchen Umständen müssen alle Lokomotiven und Wagen der badischen Eisenbahn zwischen Rastatt und Heidelberg in Sicherheit gebracht, die Wasserreservoirs auf der Strecke bis Basel zerstört, die Kohlenvorräthe ꝛc. beseitigt werden. Maschinenwerkstätten dürfen sich auf dieser exponirten Strecke niemals befinden.

Da das demonstrative und scheinbar schüchterne Verfahren der Franzosen nach erfolgtem Rheinübergange noch nicht voraussehen läßt, ob sie den Hauptstoß in nördlicher oder östlicher Richtung führen werden, bleibt das 9te Corps bei Ulm vorläufig

Digitized by Google

in Reserve stehen und erhält die Bestimmung, entweder das 7te oder das 8te Corps zu verstärken. Dasselbe kann mit Infanterie und Geschütz mittelst der Eisenbahn in einem Tage bis Tuttlingen oder Weil (im Würmthale) gefahren werden; denn die Entfernung beträgt ungefähr 16 Meilen, welche der vorderste Wagenzug in vier Stunden zurücklegt.[1] Mit Zurechnung des Marsches auf der Landstraße und des zweiten Fahrtages sind also zwei Tage erforderlich, um diese Verstärkung nach Donaueschingen oder Rastatt zu bringen. Ohne diese Bewegungsmittel würden etwa 10 Tage erforderlich seyn. Da eine so weite Zurückstellung dieses Corps in solchem Falle unstatthaft wäre, würde man dasselbe entweder sogleich zum 7ten oder 8ten Armeecorps stoßen lassen, oder ihm eine Stellung bei Freudenstadt oder Schiltach anweisen müssen. Es fragt sich aber, ob das 9te Corps dann auch zeitig genug auf dem bedrohten Punkte eintreffen werde, da es nicht unwahrscheinlich ist, daß es in der Front selbst vom Feinde bedroht oder so beschäftigt seyn dürfte, daß es nicht ohne Zurücklassung eines starken Truppentheils in der befohlenen Richtung abmarschiren könne. Dies ist, beiläufig bemerkt, ein faktischer Beweis von der hohen Wichtigkeit der beiden genannten Eisenbahnen. — Aus ähnlichen Rücksichten bleiben auch die Oesterreicher vorläufig noch in ihrer Stellung bei Memmingen.

Obschon die rückwärtigen bayerischen Eisenbahnen Transportmittel in Menge darbieten, ist doch der Fall denkbar, daß man bei Ulm nur über Lokomotivzüge für 12,000 Mann mit 32 Geschützen verfügen könnte. Damit nun das Corps in zwei Tagen bis Rastatt gelange, ist es nothwendig, die vorderen Transportechelons so zusammen zu setzen, daß sie zur Aufnahme derjenigen Truppentheile geeignet sind, für welche die Transportmittel fehlen, und diese letzteren gleichzeitig mit dem ersten Lokomotivzuge auf der Landstraße in Marsch zu setzen. Legen diese Truppen auf diese Weise vier Meilen zurück, was man

[1] Es wird sich aus dem Folgenden ergeben, daß die Führung dieser Bahn von Pforzheim über Weil nach Stuttgart in militärischer Hinsicht den Vorzug verdient, was wir zu beachten bitten, wenn der Tract noch nicht definitiv entschieden seyn sollte.

Digitized by Google

ihnen unter solchen Umständen zumuthen darf und muß, so können sie am späten Nachmittage durch die rückkehrenden leeren Züge aufgenommen werden, welche durch diesen Marsch zwei Fahrstunden ersparen. In allen solchen Fällen gilt demnach als Grundsatz, daß die vorderen Echelons die stärksten Lokomotiven erhalten und am schnellsten fahren müssen, weßhalb diese Züge die schwächere Ladung bekommen. Bei den später folgenden Zügen ist eine Ermäßigung der Schnelligkeit um so eher zulässig, als sie auf den Wasserstationen ohnehin etwas warten dürften.[1] — Die Arbeit auf den Stationen wird dadurch allerdings nicht vermindert, und nimmt die Thätigkeit des Dienstpersonals sehr in Anspruch. In außerordentlichen Fällen, für welche die Eisenbahnbenutzung ausschließlich bestimmt ist, muß man aber auch außerordentliche Mittel ergreifen, sich überhaupt technisch vorbereiten. Es dürften daher von den vordern Echelons die nöthigen Kommandirten auf den Stationen zurück zu lassen seyn, um an den Wasserpumpen und in den Kohlenmagazinen mit verwendet zu werden; der letzte Wagenzug kann diese Leute ihren Regimentern wieder zuführen. — Sollten dennoch unvorhergesehene Störungen im Bahnbetriebe eintreten, so wird es immer noch möglich seyn, die zurückgebliebenen Truppentheile den andern Morgen bei guter Zeit bis Weil zu bringen, und es dürfte die Vereinigung des Ganzen hierdurch kaum um mehr als einen halben Tag verspätet werden. Auf augenblickliche Mitnahme des ganzen Trosses ist natürlich nicht zu rechnen.

Ließe sich mit mathematischer Gewißheit vorhersagen, daß das 9te Corps auf seiner Fahrt nach Rastatt (oder das 8te Corps bei ähnlicher Veranlassung bei einer Fahrt nach Ulm) unterwegs keine andere Bestimmung erhalte, so würden wir der Transportweise mit Stationswechsel den Vorzug geben, vorausgesetzt, daß die Wagenzüge mit Geschütz und Pferden bis an Ort und Stelle fahren, und auf den Stationen nur die Lokomotiven wechseln, wodurch manche Schwierigkeit beseitigt wird. Sollte aber dieses Armeecorps bei der Ankunft am Neckar Befehl erhalten: sofort

[1] Ein detaillirter Nachweis über das dabei zu beobachtende Verfahren ist in der bereits erwähnten Schrift zu finden: die Eisenbahnen, als Operationslinien betrachtet, von Pz.

Digitized by Google

eine Division über Tübingen nach Rottweil aufbrechen zu lassen, um sich mit einem dort ankommenden Cavaleriecorps zu vereinigen, was durch die Umstände gar leicht nöthig werden könnte, so würde dieser Befehl nur mit großem Zeitverlust auszuführen seyn, da es eine Eigenthümlichkeit dieser Transportweise ist, daß das künstliche Gefüge der Stationsechelons in keiner Art derangirt werden darf, und die taktische Gliederung der Truppen immer eine wesentliche Störung erleidet. Wir können also von diesen Stationsechelons keinen Gebrauch machen, und müssen sie ausschließlich auf die Bewegung von Truppen fern vom Kriegsschauplatze beschränken.

Nach dieser nothwendigen Abschweifung kehren wir zu den beiderseitigen Operationen zurück, verlassen aber jetzt die in Süddeutschland sich beobachtenden Parteien und wenden uns nach Rheinbayern.

Am 17. April hat sich auch die französische Mitte bei Metz in Bewegung gesetzt, und ist über Saarbrück bis Zweibrücken vorgegangen, wo sie nach einigen unbedeutenden Avantgardengefechten den 21. ankommt. Sie wird Tags darauf von der deutschen Armee angegriffen, der Sieg bleibt aber unentschieden und die Armeen behaupten sich in ihren Stellungen.

Das Erscheinen der französischen Reservearmee am 24. April gibt den Franzosen jedoch eine solche Ueberlegenheit, daß die Verbündeten sich gegen Landau zurückziehen, die Besatzung von Mainz aber auf 25,000 Mann verstärken. Nach Abzug der muthmaßlichen Verluste und der nothwendigsten Entsendungen können die Verbündeten zwischen Landau und Germersheim mit etwa 130,000 Mann (einschließlich der dortigen Besatzungen) die weiteren Ereignisse erwarten. — Die Franzosen haben gleichzeitig einen Parallelmarsch über Bitsch nach Hagenau gemacht, jedoch 50,000 Mann in Rheinbayern zurückgelassen, welche zwischen den Festungen Saarlouis, Mainz und Landau Stellung nehmen und deren Verbindung unterbrechen sollen. Bei Druſenheim werden Schiffbrücken über den Rhein geschlagen, auch alle Dampfboote des Oberrheins zwischen diesem Punkte und Straßburg zum Truppentransport in Bereitschaft gehalten.

Digitized by Google

Zwar hatte der Befehlshaber des 8ten Armeecorps schon am 22. April einen energischen Angriff auf das ihm gegenüber stehende französische Corps gemacht, und dasselbe zum Rückzuge bis hinter die Rench gezwungen. Da aber die Stellung jener französischen Division hinter der Lauter und die Besatzung von Fort Louis ihm Besorgnisse für seine Verbindung mit Rastatt einflößte, auch Landau damals nur ganz schwach besetzt war, mußte er in der Festung und in den Verschanzungen am Rheine mindestens 8000 Mann zurücklassen. Das offensiv verfahrende Corps, welches noch Truppen im Murgthale hatte, war deßhalb nicht viel stärker als das französische Corps. Der Sieg über dasselbe blieb mithin ohne weitere Folgen, und bei Annäherung der französischen Hauptarmee mußte sogar der Rückzug in die Stellung bei Rastatt angetreten werden. Das dortige Verhältniß ist demnach dasselbe geblieben.

Auch das 7te Armeecorps hat seine beiden Gegner zurückzudrängen gesucht, ohne dabei glücklicher gewesen zu seyn. Rückte es gegen Neustadt vor, so marschirte das bei Waldshut stehende Corps gegen Blumberg, und wollte der bayerische Befehlshaber sich gegen das Waldshuter Corps wenden, so hatte er das Neustädter im Rücken. Er mußte deshalb stets mit getheilten Kräften in divergirenden Richtungen operiren, was selten glücklichen Erfolg hat. Es gibt Verhältnisse im Kriege, die weder Bravour noch Geschicklichkeit zu ändern vermögen, sobald der Gegner den Vortheil seiner Stellung begriffen hat. Die beiden französischen Befehlshaber waren aber darauf angewiesen, in obigem Sinne und in möglichster Uebereinstimmung zu handeln, jeden entscheidenden Schritt zu vermeiden, doch aber das 7te Armeecorps in dortiger Gegend festzuhalten. Ein concentrischer Angriff gegen dasselbe stand noch nicht auf der Tagesordnung.

Inzwischen sind die französischen Schiffbrücken bei Druſenheim fertig geworden, und es gehen den 1. Mai 20,000 Franzosen (zur Hälfte Cavalerie) auf das rechte Rheinufer zur Verstärkung des dort stehenden Corps. An die Lauter sind schon einige Tage früher ebenfalls 20,000 Mann Verstärkung gerückt. Diese Truppenbewegungen sind jedoch nur eine Vorsichtsmaßregel, die dazu dienen soll, den Abmarsch aller übrigen Truppen (150,000 Mann) nach Straßburg zu maskiren; denn der Einfall

Digitized by Google

in Süddeutschland soll nunmehr zur Ausführung kommen.[1] Von dieser rückgängigen Bewegung, welche Corpsweise erfolgt, kann der deutsche Oberfeldherr erst nach mehreren Tagen Kenntniß erhalten, die Franzosen bekommen also einen beträchtlichen Vorsprung. Wir nehmen an, daß diese Truppenmasse in drei Corps zu 50,000 Mann dergestalt aufbricht, daß das 1ste Corps den 1. Mai Nachmittags bei Straßburg eintrifft, die andern beiden den 2. und 3. Mai. Die Dampfboote nehmen einen Theil des Gepäcks an Bord. Die Magazine in Straßburg sind reich gefüllt. Die Eisenbahn nach Basel steht vom 3. Mai an zur freien Verfügung der Truppen.

Das 1ste Corps der französischen Mitte bewirkt seinen Uebergang bei Kehl den 2. Mai auf einer Schiffbrücke, setzt Tags darauf seinen Marsch durch das Kinzigthal fort, und kann den 6. Mai bei Schiltach stehen; es zählt 40,000 Mann Infanterie, 10,000 Reiter. Das 2te Corps (45,000 Mann Infanterie, 5000 Reiter) überschreitet den Rhein einen Tag später, wendet sich aber nach Freiburg, wo es den 7. ankommen wird. Das 3te Corps (48,000 Mann Infanterie, 2000 Reiter) bedient sich der Eisenbahn nach Basel, läßt aber die Cavalerie und den größeren Theil der Artillerie auf dem rechten Rheinufer marschiren. — Von Straßburg nach Basel sind 16 Meilen. Angenommen, man habe dort nur über 50 Lokomotivzüge zu disponiren, so können täglich 12,000 Mann mit etwa 2 Batterien ganz bequem dorthin gebracht werden. Die Infanterie kann also mit 64 Geschützen den 7., die Cavalerie ꝛc. den 10. Mai bei Basel eintreffen. Der dreitägige Aufenthalt der einzelnen Divisionen in Straßburg oder Basel wird denselben von manchem Nutzen seyn und sie befähigen, den Marsch nach Waldshut ohne Verzug fortzusetzen.

Könnten die Franzosen sich der badischen Eisenbahn auf dem rechten Rheinufer bedienen, so würde ihnen das in dem vorliegenden Falle keinen andern Vortheil bringen, als daß die Infanterie des 2ten Corps den Marsch auf der Landstraße ersparte und einige Ruhetage in Freiburg gewönne, was allerdings nicht zu verachten ist. Fremde Eisenbahnen im feindlichen Lande

[1] Die fehlenden 10,000 Mann sind auf Verluste und Entsendungen in den Vogesen gerechnet, sollen aber in Abgang gebracht werden.

Digitized by Google

wird man aber höchst selten benutzen können, man müßte sich denn schon mehrere Wochen in dieser Gegend befinden. Sollte es der Franzosen Absicht seyn, ihre Lokomotivzüge über Basel auf das rechte Rheinufer zu bringen, so würden sie vor allen Dingen eine neue Brücke über den Rhein bauen müssen, wozu aber Monate erforderlich sind. Die Annahme einer andern Spurweite aus diesem Grunde erscheint also nicht gerechtfertigt, und es dürfte sich dieser bedauerliche Mißgriff wohl schwerlich genügend entschuldigen lassen.

Der Oberfeldherr des deutschen Bundes, dessen Hauptquartier vorläufig in Landau ist, hat in den letzten Tagen des April keinen Anlaß gehabt, irgend eine entscheidende Bewegung anzuordnen. Zwar glaubte er anfangs, das 9te Armeecorps über Stuttgart nach Rastatt ziehen zu müssen. Da aber sowohl das in Rheinbayern zurückgelassene französische Corps, als auch die Hauptarmee bei Hagenau sich unthätig verhielt, schöpfte er einigen Verdacht und hielt es für rathsamer, die Entwickelung der feindlichen Absichten zu erwarten, um keinen Fehlschritt zu thun. Aus Fürsorge hatte er jedoch eine Anzahl Dampfboote in Bereitschaft gehalten, auch bei Germersheim eine zweite Schiffbrücke schlagen lassen. Als aber am 3. Mai die sichere Nachricht einging, daß die französische Hauptmacht nach Straßburg abmarschirt sey, auch von der Donau her gemeldet wurde, daß die dortigen feindlichen Corps mit etwas mehr Dreistigkeit zu handeln anfingen, war er nicht mehr in Zweifel. Doch fragte es sich immer noch: ob Stuttgart oder Ulm das vorläufige Operationsziel der Franzosen seyn werde; denn das, was hinter der Kinzig und im oberen Schwarzwalde vorging, blieb ihm noch mehrere Tage ein Geheimniß.

Der Oberfeldherr ist jetzt in einer wahrhaft kritischen Lage. Einige drohende Bewegungen der Franzosen in Rheinbayern, so wie die Scheinangriffe an der Murg, täuschen ihn nicht; er fühlt, daß der Hauptangriff nicht hier, sondern in Süddeutschland erfolgen werde; ihm zu begegnen hat er die Wahl unter folgenden drei Operationen.

Erstens. Er kann mit 100,000 Mann über Zweibrücken und Saarbrück vorgehen, und geraden Weges auf Paris marschiren, während 20,000 Mann zwischen Landau und Mainz

Digitized by Google

stehen bleiben und seinen Rücken decken. Das in Rheinbayern zurückgebliebene französische Corps (50,000 Mann), welches sehr vereinzelt seyn wird, könnte dadurch in eine schlimme Lage kommen; auch darf man sich Hoffnung machen, die Bildung einer zweiten Reservearmee zu verhindern. Aber der Marsch nach Paris geht an Metz und andern festen Plätzen vorbei. Von den 30,000 Franzosen an der Lauter würde man die größere Hälfte fortwährend in der linken Flanke haben, und wird das in Rheinbayern stehende feindliche Corps vorher nicht ganz unschädlich gemacht, so bereitet es der vorgehenden Armee auch Verlegenheiten im Rücken. Der Marsch bis Paris würde also drei bis vier Wochen erfordern, und die an der oberen Donau stehenden Corps inzwischen ohne weitere Unterstützung lassen. Vermöchte man auch die Bildung einer zweiten Reservearmee zu verhindern, was kaum zu erwarten ist, so fragt es sich immer noch, was man bei der Ankunft vor einer solchen Hauptfestung wie Paris möglicher Weise unternehmen könne? Von Ueberraschung ist nicht die Rede, der Feind also vorbereitet. — Eine solche Operation, welcher aller Nachdruck fehlt, wäre zu unsinnig, wir wollen daher nicht länger uns bei Betrachtungen aufhalten.

Zweitens. Man könnte die französische Stellung hinter der weißen Lauter durchbrechen und auf Straßburg marschiren. Auch hierzu dürften auf dem linken Rheinufer nicht über 100,000 Mann zu verwenden seyn, da mindestens 10,000 Mann auf die Besatzung von Landau gerechnet werden müssen, und immer wieder ein Corps von 20,000 Mann in Rheinbayern zurückbleiben muß, um in Verein mit einem Theile der Mainzer Besatzung dem Feinde die Spitze zu bieten. Für dieses Corps wäre ein verschanztes Lager vor Mannheim zu errichten. Verweilen wir bei dieser Flankenoperation etwas länger, da sie auch eine Lieblingsidee der deutschen Strategen ist, von deren Verwirklichung man sich viel zu versprechen scheint.

Die französische Stellung hinter der Lauter würde allerdings nur so lange zu behaupten seyn, als die Verbündeten Zeit brauchen, Weißenburg durch ein Corps umgehen zu lassen, das stark genug seyn müßte, den Marsch über Hagenau nach Prumpt (Brumat) auf eigene Hand fortsetzen zu können. Unter dieser Voraussetzung kann die Armee, wenn sie sich den 5. Mai bei

Digitized by Google

Landau in Bewegung setzt, am 9. Mittags vor Straßburg stehen. Es ist sehr wahrscheinlich, daß das 3te Corps der französischen Mitte in diesem Falle Gegenbefehl erhält, und wir wollen einmal untersuchen, wie sich das Anzahlverhältniß der Streiter vor Straßburg an diesem Tage gestalten dürfte.

Der französische Oberfeldherr hat keinen Grund, Straßburg vor dem 7. Mai zu verlassen, da er für seine Person immer noch früh genug bei der zum Einfalle in Württemberg bestimmten Armee ankommt. Die Meldung von dem Vordringen der Verbündeten gegen die Lauter empfängt er spätestens den 6. Abends. An diesem Tage stehen vom 3ten Corps der Mitte (nach der früheren Annahme) noch 12,000 Mann Infanterie mit zwei Batterien bei Straßburg, die übrigen 36,000 Mann mit sechs Batterien sind bereits bei Basel angekommen; die Cavalerie mit dem Rest der Artillerie und den Parks haben Altbreisach erreicht. Der Befehl zur schleunigen Rückkehr nach Straßburg kommt noch in derselben Nacht in Basel an, und den 9. Mittags kann das ganze Corps wieder vereinigt seyn. Die Franzosen haben also in der Stellung hinter der Suffel vor Straßburg, mit Einschluß des von der Lauter zurückweichenden Corps (das 3000 Versprengte im Gebirge ꝛc. haben soll), 75,000 Mann mit hinreichender Artillerie. Früher noch als die Verbündeten können von dem vor Rastatt stehenden Corps 6000 Reiter und 4000 Mann Infanterie bei Straßburg eintreffen, dessen Besatzung wir zu 10,000 Mann (Veteranen, Reservebataillone und Nationalgarden) annehmen. — Es fragt sich, ob unter solchen Umständen ein Angriff auf die französische Stellung glücklichen Erfolg haben könne, da zur Deckung der eigenen rechten Flanke nicht unbedeutende Entsendungen in die Hauptthäler der Vogesen nöthig sind, und die Zerstörung der Pariser Eisenbahn jedenfalls versucht werden muß. Nun läßt sich zwar voraussetzen, daß das 8te Armeekorps am 5. Mai ebenfalls die Offensive ergriffen haben wird. Man vergesse aber nicht, daß das ihm gegenüberstehende Corps um mehrere tausend Mann stärker ist und eine zahlreiche Cavalerie hat. Man übersehe nicht, daß auf der Eisenbahn von Paris innerhalb zweier Tage 30,000 Mann Infanterie ankommen können.[1] Die

[1] Nach der Berechnung des (französischen) Grafen Daru können mittelst Stationswechsel 30,000 Mann in einem Tage von Paris

Digitized by Google

Franzosen dürften also bei Straßburg vollkommen ausreichende Widerstandsmittel haben.

Wir wollen jedoch nicht alle Chancen zu Gunsten der Franzosen annehmen, sondern voraussetzen, daß der deutsche Feldherr voller Energie und Entschlossenheit sey, daß er bei dem Gegner mancherlei Unordnungen wahrgenommen, und nicht wieder umkehren möge, ohne zuvor das Glück der Waffen versucht zu haben. Könnte er seine Armee in 24 Stunden auf das rechte Rheinufer versetzen, so würden die Verhältnisse sich viel günstiger für ihn gestalten; hierzu fehlt es aber an Material, auch würde eine solche Operation höchst gefahrvoll seyn. — Den 10. Mai kommt es also bei Straßburg zur Schlacht, welche die Verbündeten gewinnen sollen. Was kann aber durch diesen Sieg errungen werden? Die Franzosen ziehen sich an der Festung vorbei und finden hinter dem Kanal an der Breusch eine viel stärkere Stellung. Ueber diese Linie hinaus ist ohne große Ueberlegenheit, ohne den Besitz der Hauptdefiléen in den Vogesen und ohne theilweise Zerstörung der Pariser Eisenbahn eine glückliche Offensive nicht durchzuführen.

Drittens. Hat der deutsche Feldherr die möglichen Vortheile einer solchen Operation auf dem linken Rheinufer erwogen und die Ueberzeugung erlangt, daß sie zu den wahrscheinlichen Nachtheilen in keinem Verhältniß stehen, da dem Feinde immer noch 160,000 Mann zum Einfall in Württemberg zur Verfügung bleiben, wovon die kleinere Hälfte fast ungehindert gegen Stuttgart vordringen und das Land hart mitnehmen kann, so entschließt er sich wahrscheinlich zu einer Flankenoperation auf dem rechten Rheinufer, welche bei weniger Gefahren besseren Erfolg verspricht. Er geht also mit seinen 100,000 Mann (denn mehr Truppen kann er, vor Ankunft der Reserven des 1ten, 6ten und 10ten Corps bei Mainz, aus Rheinbayern nicht wegziehen) bei Germersheim über den Rhein, kommt den 6. Mai

nach Straßburg gefahren werden. Das Berliner Militär-Wochenblatt Nr. 24 (Jahr 1843) weist einen Rechnungsfehler nach, und setzt diese Zahl auf die Hälfte herab, wogegen wir nichts einzuwenden haben. Auch der Fahrmodus mit Stationswechsel dürfte in dem vorliegenden Falle zu empfehlen seyn, da das Marschziel für eine Tagesfahrt zu entfernt und hier unabänderlich ist.

Digitized by Google

bis Karlsruhe, den 7. bis Rastatt, zwingt den 8. das dort stehende französische Corps zum Rückzuge, und kann den 10. Mai die Kinzig erreicht haben, da seine große Uebermacht und das hier minder vertheidigungsfähige Terrain ihm wohl die aufhaltenden Gefechte ersparen werden. Eine Seitenkolonne ist gleichzeitig durch das Murgthal bis Freudenstadt vorgedrungen. Man wird einräumen müssen, daß es dieser Offensivbewegung weder an Schnelligkeit noch an Nachdruck fehlt. Betrachten wir jetzt die muthmaßlichen Folgen.

Der französische Oberfeldherr kann vor dem 7. Mai Abends von dem Uebergange der deutschen Operationsarmee bei Germersheim keine sichere Kunde haben. Ob dieselbe sich gegen den oberen Neckar wenden, oder im Rheinthale vordringen werde, erfährt er mit Gewißheit erst am 9., wenn er nämlich in Straßburg geblieben ist. Seine Verlegenheit dürfte jetzt nicht gering seyn; denn er hatte der Mitte schon früher Befehl ertheilt, daß am 10. Mai das 1ste Corps bei Rottweil und Villingen, das 2te Corps (mit der Abtheilung des rechten Flügels) vor Donaueschingen und Hüfingen, die andere Abtheilung des rechten Flügels bei Blumberg, das 3te Corps bei Waldshut stehen solle. Mit diesen 200,000 Mann (denn 10,000 Mann rechnen wir auf Entsendungen, zurückgelassene Posten und Marschverlust) wollte er ohne Säumen die Offensive in der Richtung auf Memmingen ergreifen, wo man solcher Uebermacht noch gar nicht gewachsen ist. Diese Truppen sind sämmtlich im Marsche nach den bezeichneten Punkten. Der Gegenbefehl würde sie zur rechten Zeit kaum erreichen, und höchstens das 1ste Corps von dem befohlenen Angriffe abhalten können, der gleichzeitig und concentrisch ausgeführt werden sollte. Uebrigens darf auf ein kampfloses Vordringen zwischen der Donau und dem Bodensee auch nicht mehr gezählt werden; denn die Oesterreicher (2tes und 3tes Corps) sind inzwischen bis Stockach vorgerückt, und das 9te Corps steht jetzt bei Tuttlingen. (Der Befehl zum Vorrücken dieser drei Corps war am 4. Mai, wo man von dem Abmarsche der französischen Hauptarmee nach Straßburg sichere Kunde hatte, von Landau abgegangen und mittelst der Eisenbahn noch denselben Mittag in Ulm und Memmingen angekommen. Ein gewöhnlicher Kurier würde im glücklichen Falle

Digitized by Google

erst nach Mitternacht angelangt seyn, was den Abmarsch dieser Truppen um einen ganzen Tag verzögert haben dürfte; jetzt kommen sie gerade noch zur rechten Zeit, was wir aber nur als einen jener glücklichen Zufälle betrachten können, da dieses zeitgemäße Eintreffen keineswegs die Folge einer Vorausberechnung gewesen ist.)

Das entschlossene Vorrücken der deutschen Armee im Rheinthale durchkreuzt also den gut angelegten und bisher vom Glücke begünstigten Operationsplan der Franzosen auf die empfindlichste Weise. Ihre wichtigste Verbindungslinie, das Kinzigthal, läuft Gefahr durchschnitten zu werden, wodurch das 1ste Corps der Mitte, dessen direkte Verbindung mit dem 2ten noch nicht hergestellt ist, da das 7te Armeecorps noch bei Donaueschingen steht, in eine sehr üble Lage geräth. Die Idee eines plötzlichen Vordringens des 1sten Corps gegen Stuttgart scheint zwar verführerisch zu seyn, da ihm dort nichts im Wege steht, würde aber ein Husarenstreich genannt werden müssen, der sich kaum rechtfertigen ließe, obschon dessen Ausführung die Verbündeten in augenblickliche Verlegenheit setzen würde.

In Betracht dieser Umstände erneuert der französische Oberfeldherr den Befehl zum Angriffe auf die Stellung der Verbündeten hinter dem Schwarzwalde, und begibt sich den 10. Mai mit Kurierpferden selbst nach Villingen, um die Leitung in Person zu übernehmen, indem er sich auf das baldige Eintreffen der Pariser Verstärkungen bei Straßburg verläßt und das Weitere der Waffenentscheidung anheim stellt. — Der befohlene Angriff findet also den 11. wirklich statt, hat aber keinen andern Erfolg, als daß die Bayern sich nach Geisingen zurückziehen, die Oesterreicher hingegen bis Engen vorrücken. Der Vereinigung der französischen Corps hinter dem Schwarzwalde steht nun zwar nichts mehr entgegen, doch werden sie bald großen Mangel leiden, da die Zufuhren durch die Defiléen des Schwarzwaldes höchst beschwerlich sind, von Straßburg her aber ganz unterbleiben.

Wir werden die Operationen an der Donau später wieder aufnehmen, und müssen jetzt unsere Blicke in das Rheinthal lenken.

Der deutsche Oberfeldherr hat bei seinem Abmarsche 5000 Mann in Rastatt zurückgelassen, welche durch die früher leicht

Digitized by Google

Verwundeten bald verstärkt werden können, und steht am 10. Mai mit 120,000 Mann an der Kinzig, mit 20,000 Mann bei Freudenstadt. Bei solcher Uebermacht ist die Stellung der Franzosen an der Kinzig nicht länger als zwei Tage haltbar, weil sie in der rechten Flanke über Zell und Lahr, vielleicht schon am ersten Tage über Offenburg umgangen werden kann. Der Marsch mit 60,000 Mann durch das Kinzigthal hat folglich keine andern Schwierigkeiten, als welche das Terrain und die Verpflegung darbieten. Am 14. Mai können also bei Schiltach 80,000 Mann vereinigt seyn, deren Verbindung mit dem Rheinthale so lange gesichert bleibt, als die zurückgelassenen Truppen (60,000 Mann) an der Kinzig die Oberhand behalten. — Die Eisenbahnstrecke von Rastatt bis an die Kinzig wird ohne Säumen wieder in brauchbaren Stand gesetzt, um die Verpflegung zu erleichtern.

Französischer Seits stehen ungefähr 45,000 Mann hinter der Schutter, von Kehl über Ichenheim bis gegen Lahr, wo sie uns nicht gefährlich werden können. Ferner standen vor Kurzem noch 30,000 Mann hinter der Lauter. Da an eine Belagerung von Landau oder Germersheim vor der Hand nicht zu denken ist, eine Blokade wenig nützen, ein gewaltsamer Durchbruch zwischen beiden Festungen aber eben so wenig zu einem Resultate führen würde, als ein Uebergangsversuch auf das rechte Rheinufer, so werden 20,000 Mann davon über Straßburg an die Schutter gezogen, welche ungehindert den 12. bei Ichenheim eintreffen mögen. Die Besatzung von Straßburg wollen wir jetzt zu 15,000 Mann annehmen. In Rheinbayern wird von beiden Seiten ein nichts entscheidender Beobachtungskrieg geführt.

Inzwischen hat man die Mobilmachung der deutschen Reserven nach Kräften beschleunigt und sie auf folgende Weise in Marsch gesetzt. Die Reserven des 6ten und 10ten Corps (27,000 Mann) kommen den 16. Mai bei Mainz, die des 9ten Corps (11,000 Mann) bei Darmstadt, die des 1sten Corps (15,000 Mann) bei Nürnberg, die des 2ten und 3ten Corps (31,000 Mann) bei Augsburg an. Zu derselben Zeit trifft aber auch die zweite französische Reservearmee, 80,000 Mann stark, bei Metz ein und soll einen großen Belagerungspark mit sich führen.

Digitized by Google

Bevor diese Reserven wirksam werden können, hat sich an der oberen Donau Folgendes zugetragen.

Die französische Invasionsarmee stand am 13. Mai mit 48,000 Mann bei Schafhausen, mit 40,000 Mann bei Blumberg, mit 70,000 Mann zwischen Geisingen, Hüfingen und Donaueschingen, mit 30,000 Mann bei Villingen, mit 20,000 Mann bei Rottweil. Daß sie noch nicht weiter vorgedrungen war, hatte folgende Ursachen. Erstens bedurfte man einiger Ruhetage, um die Verpflegung nur etwas zu regeln. Zweitens wollte man die Ankunft des 3ten Corps erwarten, das den 10. erst bei Waldshut eintreffen konnte. Drittens mußte das 1ste Corps, welches gegen Geisingen und Tuttlingen vorging und einen Flankenangriff machen sollte, den 12. in seine früheren Stellungen zurückkehren, nachdem man die Ankunft eines deutschen Corps bei Freudenstadt und den Verlust des Kinzigthales erfahren hatte. Dadurch wurde die Sicherung der linken Flanke nöthig, wozu der französische Feldherr dieses Corps bestimmte. Das ist die erste Wirkung der Operation auf dem rechten Rheinufer, Seitens der Verbündeten.

Die Nachricht von dem Anmarsche beträchtlicher deutscher Streitmassen durch das Kinzigthal ändert natürlich die ganze Angriffsdisposition der Franzosen, welche das erste Corps bei Villingen concentriren, und dem 3ten Corps noch zwei Tage gönnen müssen, um die Gegend von Engen zu erreichen. Der allgemeine Angriff, welcher nach der früheren Absicht den 13. wiederholt werden sollte, kann nun erst den 15. Mai mit ungefähr 150,000 Mann gegen 130,000 Mann ausgeführt werden, die in dem Dreiecke von Geisingen, Tuttlingen und Engen stehen. Das ist die zweite Wirkung unserer Operation auf dem rechten Rheinufer. Dieser Angriff hat jetzt keinen erheblichen Erfolg; das 7te Armeecorps zieht sich bis Tuttlingen zurück, die Oesterreicher — in der rechten Flanke stark bedroht — gehen in die Stellung von Stockach.

An demselben Tage ist von der herbeieilenden deutschen Rheinarmee das vordere (Freudenstadter) Corps bei Rottweil angekommen, die Hauptmasse aber noch einen Tagemarsch zurück. Die Verbündeten treten jetzt in diesen Gegenden mit gleicher Stärke auf, und müssen durch die baldige Ankunft der Reserven

Digitized by Google

sogar ein beträchtliches Uebergewicht erhalten. Aber ihre strategischen Verhältnisse sind noch nicht sehr glänzend und es bedarf eines umsichtigen Zusammenwirkens, wenn man den Feind wieder aus dem Lande vertreiben will. — Nachdem der deutsche Oberfeldherr am 16. Mai die Meldungen von der sicheren Ankunft der noch fehlenden Reserven auf den oben bezeichneten Punkten erhalten hat, und ihm aus den Ereignissen des vergangenen Tages die Absicht des Feindes hervorzugehen scheint, die Oesterreicher mit Uebermacht anzugreifen, das 7te und 9te Corps hingegen nur zu beschäftigen, trifft er folgende Anordnungen.

Die Reserven des 2ten und 3ten Corps gehen mit möglichster Benutzung der Eisenbahn über Ulm nach Ostrach. Von Augsburg bis dahin sind 18 Meilen Eisenbahn und 2 Meilen Landweg. Der Befehl hierzu trifft den 17. bei guter Zeit ein, die Transportmittel stehen stets bereit, die Abfahrt kann also den 18. früh erfolgen. Nach den früheren Berechnungen kommt die Infanterie mit einigen Batterien in drei Tagen an, die Cavalerie und der Rest der Artillerie nicht vor dem 26. Mai. — Die Reserve des 1sten Corps geht nach Ulm. Da sie sich der Eisenbahn nur bis Donauwerth bedienen kann, weil die Lokomotivzüge der München-Ulmer Bahn schon anderweit in Anspruch genommen sind, kommt sie mit der Infanterie den 20., mit den übrigen Truppen den 26. nach Ulm. Die Reserve des 9ten Corps bleibt vorläufig noch in Darmstadt. Dagegen erhalten die Reserven des 6ten und 10ten Corps Befehl, die Besatzung von Mainz abzulösen, welche (aus älteren Truppen bestehend) die Operationsarmee an der Donau, oder nach Befinden das an der Kinzig zurückgelassene Corps verstärken soll. Das hieraus gebildete Corps von 25,000 Mann mit 6 Batterien bedient sich der Eisenbahn, macht jedoch bei Durlach Halt und erwartet dort seine weitere Bestimmung. Die Ablösung der ersten 12,000 Mann kann im Laufe des 18. Mai bewirkt seyn, und diese Division den 19., die andere Hälfte einen Tag später bei Durlach eintreffen, obschon bei Heidelberg die Lokomotiven und Transportwagen gewechselt werden müssen, weil dort die breitere Spur angeht. Dieser Uebelstand ist in dem vorliegenden Falle nicht erheblich, und erzeugt höchstens einen Zeitverlust von einigen

Digitized by Google

Stunden. Bald aber wird sich ein viel größerer Nachtheil der verschiedenen Spurweite zeigen.

Bei Straßburg und Basel sind indeß ansehnliche Verstärkungen aus dem Innern Frankreichs angekommen. Auch das bisher in Rheinbayern gestandene Corps hat seit mehreren Tagen starke Colonnen über Bitsch gegen Straßburg abrücken lassen; der Rest beschränkt sich nur noch auf eine Beobachtung von Landau und Mainz aus der Ferne. Dagegen wird Saarlouis von Abtheilungen der zweiten Reservearmee eng eingeschlossen und mit einer förmlichen Belagerung bedroht. — Alle diese Nachrichten sind durch geheime Kundschafter eingegangen, welche nur auf großen Umwegen und mit Zeitverlust zurückkehren konnten; sie kommen also etwas zu spät an und tragen nur dazu bei, die Ereignisse bei Straßburg in ein richtigeres Licht zu setzen.

Hier haben nämlich die Franzosen noch einige Divisionen auf das rechte Rheinufer gehen lassen, welche den 18. Mai im Verein mit den übrigen Truppen das verbündete Corps hinter der Kinzig mit Uebermacht angreifen, Offenburg erstürmen, die Posten Gengenbach und Zell in ihre Gewalt bringen, und sonach die kürzeste Verbindung mit der an der oberen Donau kämpfenden deutschen Hauptarmee unterbrechen. Alle Versuche, die Franzosen aus dem Kinzigthale wieder zu vertreiben, bleiben ohne Erfolg, und das geschlagene Corps, von welchem über 8000 Mann im Gebirge abgeschnitten oder versprengt werden, muß bis Appenweiher und Rhein-Bischofsheim zurückweichen, wo es den 19. abermals mit Ungestüm angegriffen wird und sich nur mit großer Anstrengung behauptet.

Am Abende desselben Tages trifft im Hauptquartiere zu Renchen ein Offizier ein, welcher vom Oberfeldherrn den Befehl bringt: „die Franzosen aus ihrer (früheren) Stellung hinter der Schutter zu vertreiben, und sie entweder zum Rückzuge über den Rhein zu zwingen, oder bis gegen Alt-Breisach zurückzuwerfen, worauf das Elzthal bei Waldkirch gesperrt werden soll.“ — Zugleich erhält der im Rheinthale befehligende General die Mittheilung: daß es den Franzosen am 18. wider alles Erwarten gelungen sey, die Stellung bei Tuttlingen in ihre Gewalt zu

Digitized by Google

bringen, worauf das 7te deutsche Armeecorps gegen Mösskirch, das 9te bis Friedingen (im Donauthale) zurückgewichen ist. Die Bayern, in Front und linker Flanke mit starker Macht angegriffen, haben in diesem Gefecht ansehnliche Verluste erlitten. Die Oesterreicher sind jedoch bei Stockach nur schwach angegriffen worden, und es hat sich die frühere Vermuthung des deutschen Oberfeldherrn sonach nicht bestätigt. — Dieses Ereigniß ist von sehr bedenklicher Art, zumal da ein Versuch, das französische (1ste) Corps am 16. Mai aus seiner Stellung bei Villingen zu vertreiben, mißlungen ist. Der deutsche Oberfeldherr hat sich dadurch veranlaßt gefunden, einen Theil des unter seiner persönlichen Leitung stehenden Corps nach Rottweil marschiren zu lassen, wo er den 19. sein ganzes Corps (ursprünglich 80,000 Mann) vereinigt. Die Behauptung des Kinzigthales ist für ihn jetzt um so wichtiger, daher der oben mitgetheilte Befehl, und er ermächtigt den commandirenden General im Rheinthale, nicht nur das nach Durlach abgegangene Mainzer Reservecorps, sondern erforderlichen Falls auch die 20,000 Mann heranzuziehen, welche bisher in Rheinbayern gestanden, in Folge früherer Ereignisse aber bis in das verschanzte Lager vor Mannheim zurückgegangen sind.

Der Offizier, welcher obigen Befehl überbracht hat, ist den 19. früh vom Oberfeldherrn abgefertigt worden. Bei seiner Ankunft in Hausach erfährt er, was sich Tags zuvor an der Kinzig zugetragen. Er macht hiervon sogleich Meldung an den Oberfeldherrn nach Rottweil, welcher von diesem Unfalle noch nicht unterrichtet ist, indem der an ihn abgeschickte Offizier unterwegs gefangen wurde, sieht sich aber nun auch genöthigt, seinen Weg über Oppenau zu nehmen, weßhalb er sehr spät am Abend in Renchen eintrifft. Hier findet er den Stand der Sache, wie wir ihn bereits kennen.

An die zur Verfügung des commandirenden Generals gestellten Reservecorps werden nun sofort die nöthigen Marschbefehle erlassen. Die größte Beschleunigung ihrer Ankunft ist dringend nothwendig, denn man weiß, daß starke Colonnen von Truppen und Geschütz ꝛc. durch das Kinzigthal eilen, denen der Weg nach Villingen über Hornberg so ziemlich frei steht. — Die Eisenbahnstrecke von Rastatt bis Achern ist wieder vollkommen

Digitized by Google

fahrbar. Die bei Durlach eingetroffene erste Division der Mainzer Besatzung kann durch Hülfe einiger Rückfahrten den 20. Abends bis Achern gebracht werden. Da indeß die badischen Lokomotivzüge überhaupt nur 10,000 Mann mit 24 Geschützen aufnehmen, die Züge der hessischen und württembergischen Bahnen aber nur bis Heidelberg und respektive bis Pforzheim fahren können, wo die beginnende breitere Spur für sie zum unübersteiglichen Hinderniß wird, so fehlt es an Transportmitteln für die übrigen Truppen, oder vielmehr man kann sich der in der Nähe befindlichen Transportmittel nicht weiter bedienen. Die Folge davon ist, daß diese Reserven, deren Gesammtstärke ungefähr 40,000 Mann Infanterie mit 70 Geschützen beträgt, nicht vor dem 24. Abends bei Renchen vereint seyn können, während sie — ohne den Uebelstand der verschiedenen Spurweite — schon am 22. Abends daselbst eintreffen würden, wenn die zweite Division der Mainzer Besatzung mit ihren eigenen Lokomotivzügen den ersten Tag (den 20.) von Mainz bis Rastatt fährt, von wo sie nur zwei Tagemärsche bis Renchen hat. Im Laufe des 21. und 22. würde man sonach nur die Mannheimer Division (15,000 Mann mit drei Batterien) nach Renchen zu fahren haben, wovon eine Brigade an beiden Vormittagen bis in die Nähe von Bruchsal marschiren kann, und am zweiten Nachmittage (den 22.) immer noch bei guter Zeit bis Achern kommt. Wir können überhaupt nicht dringend genug empfehlen, die Truppen niemals halbe oder ganze Tage lang auf den Abfahrtspunkten müssig stehen, sondern immer rüstig vorwärts marschiren zu lassen, sobald man diese Zeit nicht besser zu benutzen weiß. Das ist kein geringer Vortheil des von uns adoptirten Fahrmodus, der bei dem Transport mit Stationswechsel ganz verloren geht. Im Kriege ist die Zeit das Kostbarste, und man muß damit auf jede Weise zu ökonomisiren suchen.

Der durch die verschiedene Spurweite erzeugte Verlust von zwei Tagen kann unübersehbare Folgen haben. Vor Ankunft der 40,000 Mann Verstärkung ist der befohlene Angriff nicht ausführbar. Die Franzosen können mithin vom 20. bis 25. Mai ungehindert Truppen- und Wagenzüge durch das Kinzigthal nach Villingen abgehen lassen, wo unsere strategischen Verhältnisse in diesem Augenblicke nicht die günstigsten sind. —

Digitized by Google

Noch ist zu bemerken, daß der fünftägige angestrengte Dienst der badischen Eisenbahntrains mehrere Lokomotiven und Transportwagen vor der Zeit unbrauchbar machen dürfte, die durch das müssig stehende Material der benachbarten Bahnen nicht zu ergänzen sind. Es ist ferner ganz unwahrscheinlich, daß sich auf der badischen Bahn hinreichende Wagen zum Transport der Geschütze und Pferde befinden werden, weßhalb eine Aushülfe von anderen Bahnen in solchen dringenden Fällen unerläßlich wird. Der Graf Daru, welcher in den Augen manches deutschen Publizisten in dieser Angelegenheit für eine große Autorität gilt, gegen deren Beweisführung „mit mathematischer Evidenz" nicht zu appelliren sey, scheint zwar den Transport von Artillerie auf Eisenbahnen ganz verwerfen zu wollen. Wir sind aber nicht gesonnen, uns durch einige (leicht zu beseitigende) Gefährlichkeiten abschrecken zu lassen, und können uns nur freuen, wenn seine Ansichten von allen Franzosen für unumstößlich gehalten werden. Der Autoritätsglaube ist eine Brille für Kurzsichtige. — Aber wir müssen auf einen andern, nicht minder wichtigen Gegenstand noch aufmerksam machen, nämlich die Speisung so vieler Lokomotiven. Der beschleunigte Truppentransport wird wesentlich erleichtert, wenn man die hierzu benöthigten Lokomotivzüge von seitwärts einfallenden oder rückwärts liegenden Bahnen nach und nach heranziehen, oder die leer gewordenen Züge dahin zurückschicken und dort zu fernerer Benutzung in Bereitschaft halten kann. Das erklärt sich ganz einfach daraus, wenn man erwägt, daß zur gleichzeitigen Vorbereitung von 40 Lokomotivzügen ungefähr fünf größere oder doppelt so viel kleinere Bahnhöfe erforderlich sind, die man auf einer einzigen Bahnlinie nur auf einer Strecke von etwa 20 bis 25 Meilen antreffen würde. Auf der badischen Bahn gestalten sich die Verhältnisse allerdings in so fern günstiger, als die großen Bahnhöfe, welche künftig bei Rastatt, Pforzheim, Karlsruhe, Heidelberg und Mannheim errichtet werden dürften, diesen technischen Vorbereitungen zur präzisen Abfahrt der Lokomotivzüge großen Vorschub leisten werden. Der augenblickliche Bedarf ist aber noch nicht hinlänglich gesichert, sobald man die leeren Züge nicht über Pforzheim und Ladenburg hinaus schicken kann. Derselbe Uebelstand, welcher sich in dieser Hinsicht auf der badischen Bahn herausstellt, wird sich aber auch

Digitized by Google

auf den Nachbarbahnen fühlbar machen, wenn die Truppenbewegung in anderer Richtung nöthig wird, wozu sich bald Veranlassung finden dürfte.

Am 25. Mai ist der Befehlshaber im Rheinthale endlich in Verfassung, die Franzosen mit Nachdruck angreifen zu können. Er überzeugt sich bald, daß sie hier nicht mehr so stark sind, und wirft sie bis an die Kinzig zurück, ohne jedoch den Eingang in das Kinzigthal erzwingen zu können. Während er nun am folgenden Tage einen umfassenden Angriff auf Offenburg durch das Gebirge vorbereitet, erhält er Nachricht von dem, was sich inzwischen bei der Hauptarmee zugetragen hat; wir holen es hier nach.

Die wiederhergestellte Verbindung mit Straßburg und die Annäherung der österreichischen Reserven hat den französischen Oberfeldherrn veranlaßt, seinen Operationsplan zu ändern, worüber einige Tage vergehen, um die Verpflegung zu regeln. Dem deutschen Feldherrn ist diese scheinbare Unthätigkeit seines Gegners sehr willkommen; denn wir wissen, daß die österreichischen Reserven den 20. mit der Infanterie und einigen Batterien, den 26. mit der Cavalerie und dem Rest der Artillerie erst bei Ostrach und Ulm eintreffen können. Er hat also keinen Grund, vor der Vereinigung mit ihnen eine Schlacht zu wünschen, zumal da mancherlei Rücksichten ihn nöthigen, mit dem unter seiner persönlichen Leitung stehenden Corps die Gegend von Rottweil ohne Noth nicht zu verlassen. Aber am 24. Mai früh erhält er von den rückkehrenden Streifparteien die Meldung, daß von Schiltach, Villingen und Tuttlingen sehr starke feindliche Streitmassen gegen Rottweil im Anmarsche sind, welches dieselben zum Theil noch den nämlichen Nachmittag erreichen können. Die vom 2ten, 3ten, 7ten und 9ten Armeecorps bald darauf eingehenden Rapporte bestätigen, daß die französischen Streitkräfte vor ihrer Front sich vermindert haben, und allem Vermuthen nach in der Richtung auf Tuttlingen abmarschirt sind. Die waldige und bergige Gegend hat Bestimmteres nicht in Erfahrung bringen lassen. Zugleich wird die Ankunft der österreichischen Infanteriereserven in Möskirch gemeldet. — Da die

Digitized by Google

Stärke der gegen Rottweil anrückenden Truppen auf 150,000 Mann geschätzt wird, und der deutsche Feldherr sich keine Hoffnung machen darf, dieselben vor ihrer Annäherung en détail zu schlagen, tritt er Mittags den Rückzug gegen Balingen an, und befiehlt dem 7ten und 9ten Corps, sobald als möglich dort zu ihm zu stoßen. Der österreichische Befehlshaber erhält die Weisung: mit allen seinen Truppen (mit Einschluß der Reserven des 2ten und 3ten Corps ungefähr 90,000 Mann) gegen Tuttlingen vorzurücken, den Feind von dort zu vertreiben, ihn für seine Verbindung mit Waldshut und Freiburg, wo beträchtliche Magazine seyn sollen, besorgt zu machen, doch aber sich in Verfassung zu setzen, daß er mit einem Corps von mindestens 40,000 Mann so bald als thunlich nach Rottweil marschiren, und auch die Verbindung mit dem Kinzigthale unterbrechen könne. Es wird dem österreichischen Befehlshaber in der Ausführung vollkommen freies Spiel gelassen, da er ganz nach Umständen handeln muß und bestimmte Befehle auf direktem Wege ihm nicht zugehen können; doch wird ihm zugleich bemerklich gemacht, daß der Oberfeldherr vor seiner Vereinigung mit dem 7ten und 9ten Corps, wodurch er eine Macht von 140,000 Mann zu erhalten hofft, sich auf keine Schlacht einzulassen, sondern nöthigenfalls gegen Rottenburg am Neckar zurückzugehen gedenkt.

Die Reserve des 1sten Corps wird befehligt, nach Zurücklassung einer schwachen Besatzung in Ulm, mittelst der Eisenbahn bis Mengen vorzugehen, und kleine mobile Colonnen auf Lokomotivzügen zur Verbindung mit dem 2ten und 3ten Corps vorzuschieben, bis die später ankommende Cavalerie diesen Dienst in größerer Ausdehnung übernehmen kann.

Da der deutsche Oberfeldherr die Zusicherung erhalten hat, daß Preußen ein Corps von etwa 50,000 Mann gegen Trier marschiren läßt, um Saarlouis zu entsetzen und Rheinbayern gegen Unternehmungen der zweiten Reservearmee zu schützen, von welcher ungefähr die Hälfte nach Straßburg gezogen worden seyn soll, so trägt er kein Bedenken, nicht nur die Reserve des 9ten Armeecorps von Darmstadt, sondern auch 10,000 Mann von der Mainzer Besatzung an sich zu ziehen.

Diese Verstärkung würde jedoch noch nicht hinreichen, die

Digitized by Google

Franzosen ganz aus Württemberg wieder zu vertreiben. Der Feldherr beschließt deßhalb, auch noch 20,000 Mann von dem an der Kinzig stehenden Corps an sich zu ziehen, dessen Verhältnisse er inzwischen genauer kennen gelernt hat.

Die Befehle an die auf dem rechten Donauufer stehenden Corps gehen den 24. Mittags ab. Der mit Aufträgen an die Truppen am Rheine entsendete General, welcher für unvorhergesehene Fälle geheime Vollmacht zum Handeln hat, geht den nächsten Morgen (den 25.) nach Stuttgart, wo er Mittags ankommt, für die Verpflegung der Truppen am Neckar die nöthigen Anordnungen trifft, und den 26. früh auf der Eisenbahn nach Karlsruhe fährt. Hier fertigt er seinen Adjutanten nach Darmstadt und Mainz ab, ertheilt der Eisenbahndirektion die nöthigen Befehle zur Vereithaltung der Transportmittel (was künftig Sache des Generalstabes seyn wird), setzt Nachmittags seine Fahrt bis Achern fort, begibt sich ohne Säumen an die Kinzig, und eröffnet dem dort commandirenden General den Zweck seiner Sendung.

Das dortige Corps ist an diesem Tage nicht im Gefecht. Man darf also voraussetzen, daß die von Mainz und Mannheim zwei Tage früher angekommenen Divisionen in der Gegend von Appenweiher und Legelshurst in Reserve stehen. Hiervon können die hintersten Brigaden noch denselben Abend bis Achern marschiren, und den 27. früh die Fahrt an den Neckar beginnen; bevor ihr Aufbruch erfolgt ist, haben auch die übrigen Truppen Achern erreicht. Von Achern bis Pforzheim, wo die Wagen gewechselt werden müssen, sind höchstens zwölf Meilen Eisenbahn. Durch Hülfe der badischen Transportmittel können 20,000 Mann mit 48 Geschützen in zwei Tagen nach Pforzheim gefahren werden. Von hier bis Rottenburg sind noch acht Meilen zum Theil schlechter Weg. Dieses Corps würde also nicht vor dem 31. Mittags bei Rottenburg vereint seyn können. Das ist muthmaßlich zu spät, um von Nutzen zu seyn, die Ankunft muß also dadurch beschleunigt werden, daß die zwei vordersten Brigaden bei Pforzheim sogleich aussteigen, die folgenden Brigaden aber bis Weil und Sindelfingen fahren (wozu sie sich der württembergischen Lokomotivzüge bedienen), in welchem Falle die erste Division den 29. Abends, die andere Division den 30. Mittags

Digitized by Google

bei Rottenburg eintreffen kann. Selbst bei einer größeren Anzahl verwendbarer badischer Lokomotivzüge würde die Ankunft dieses Reservecorps nicht viel früher erfolgen können. Der Nachtheil verschiedener Spurweite macht sich aber für die von Darmstadt und Mainz kommenden Truppen desto fühlbarer.

Die Abfahrt der Darmstädter und Mainzer Reservedivision braucht aus dem Grunde nicht sehr beeilt zu werden, weil sie bei Heidelberg doch immer wieder warten müssen, bis die badischen Lokomotivzüge sie von dort abholen, was vor dem 29. und 30. früh nicht möglich ist. Man könnte zwar die erste Division den 27. bis Heidelberg fahren und den 28. bis Mingelsheim marschiren lassen; da sie aber bei Pforzheim abermals die Wagen wechseln muß, wird dadurch keine Zeit gewonnen. Unter den obwaltenden Umständen ist mithin nur anzunehmen, daß die Darmstädter Division den 31. Mai, die Mainzer den 1. Juni bei Rottenburg eintreffen; doch dürfte die Artillerie einen Tag später kommen.

Gäbe es in dortiger Gegend keine Verschiedenheit der Spurweite, so würde das viel günstigere Resultate herbeiführen und folgende Bewegungen zulässig machen. Das von der Kinzig herbeieilende Corps, welches sich in diesem Falle auch der Transportmittel der württembergischen Bahn bedienen kann, hat seine Eisenbahnfahrten bis zum 28. Mittags beendigt. Weichen nun die an diesem Vormittage leer werdenden Wagenzüge vorwärts über Stuttgart nach Ulm aus, so wird das zweite Geleis der Strecke von Durlach bis Weil für die hessischen Wagenzüge frei, und man kann dasselbe bei etwas langsamerer Fahrt und gehöriger Vorsicht ausnahmsweise den 28. Vormittags benutzen. Hierdurch wird es möglich, die Darmstädter Division, welche den 27. mit ihren eigenen Lokomotivzügen bis Bruchsal fahren könnte, den 30. Mittags, die Mainzer Division, welche ihr auf dem Fuße folgen würde, denselben Abend, die Artillerie am nächsten Mittag in die Nähe von Rottenburg zu bringen.[1]

[1] Wir dürfen nicht unbemerkt lassen, daß, wenn es eine Eisenbahn von Heilbronn (über Stuttgart) nach Tübingen gäbe, das Resultat noch ungleich günstiger seyn würde. Das Kinziger Corps käme in diesem Falle den 28. bis Rottenburg. Die Darmstädter Division könnte

Digitized by Google

In Folge der unglücklichen Spurverschiedenheit treffen aber den 29., 30., 31. Mai und 1. Juni jeden Tag nur 10,000 Mann, die letzten zwei Divisionen sogar ohne Geschütze, bei Rottenburg ein, und es läßt sich aus dem muthmaßlichen Verlauf der Operationen zwischen den beiden Hauptarmeen ersehen, daß das verspätete Eintreffen dieser Reservedivisionen von den nachtheiligsten Folgen ist, sogar eine vollständige Niederlage der Verbündeten am Neckar herbeiführen kann.

Wir haben den deutschen Oberfeldherrn mit etwa 75,000 Mann bei Balingen verlassen, wo er den 25. Mai Vormittags unangefochten ankommt und das 7te und 9te Corps erwarten will. Denselben Nachmittag zeigt sich vor seiner Front ein ziemlich starkes feindliches Corps, und eröffnet gegen Abend aus großer Ferne eine Kanonade, ohne sonst eine anderweite Bewegung auszuführen. Von Friedingen, wo das 9te Corps gestanden, bis Balingen sind 7 Meilen. Dieses Corps muß den 25. früh aufgebrochen seyn und kann gegen Abend bis Thieringen kommen. Patrouillen, welche von Balingen dahin gesendet worden sind, kehren mit der Meldung zurück, daß sie überall auf starke feindliche Abtheilungen gestoßen, und nicht hätten durchkommen können. Vom 7ten Corps, das zwischen Friedingen und Möskirch gestanden, hat man ebenfalls keine Nachrichten erlangt.

Der französische Feldherr, fortwährend auf Trennung der Verbündeten bedacht, hat eine starke Infanteriecolonne den 25. von Schomberg durch das Schlichenthal gegen Thieringen marschiren lassen, um dem 9ten Corps den Paß zu verrennen. Die von Tuttlingen kommenden Truppen (50,000 Mann) erhalten die Direction über das große Plateau, „der Heuberg" genannt, und sind bestimmt, bei dem Angriff auf das 9te Corps mitzuwirken. Die französische Hauptmacht setzt ihren Marsch auf

---

den 28. durch Eisenbahnfahrt und Marsch bis Heilbronn kommen, und vereint mit der Mainzer Division, welche ihre Fahrt über Bruchsal und Pforzheim schon den 28. früh von Darmstadt (zum Theil selbst von Heidelberg) beginnt, den 29. bei Rottenburg eintreffen. Hierdurch würde ein voller Tag gewonnen und überdies manche Schwierigkeit beseitigt, indem die vorderen Locomotivzüge des Kinziger Corps ohnehin nach Heilbronn und Ulm ausweichen müßten. Die Anlegung einer solchen Bahn würde auch dem inneren Handel und Verkehr sehr dienlich seyn, und verdient deßhalb wohl in Erwägung gezogen zu werden.

Digitized by Google

Balingen fort. — Am 25. Nachmittags stößt das 9te Corps auf die Franzosen. Der Befehlshaber desselben erkennt die Unmöglichkeit, auf dem kürzeren und höchst beschwerlichen Gebirgswege nach Balingen zu gelangen, und weicht rechts aus, um die Ebinger Straße zu gewinnen. Da seine Truppen sehr ermüdet und durch den Marsch im Barenthale auseinander gekommen sind, beschließt er in der Gegend von Hartheim „auf dem Hard" zu übernachten und die Annäherung des 7ten Corps zu erwarten, welches an diesem Tage bis Schwenningen hat marschiren wollen. Die Franzosen haben jedoch, ungeachtet der großen Schwierigkeiten in diesem Gebirgslande, Geschütz und Cavalerie herangezogen, und greifen das 9te Corps den 26. Vormittags von mehreren Seiten mit solcher Uebermacht an, daß es zum Rückzuge nach Straßberg genöthigt wird. Dieses Gefecht und eine in der Gegend von Balingen hörbare immer stärker werdende Kanonade veranlaßt den Befehlshaber des 7ten Corps, seinen Marsch ebenfalls dahin zu richten. Er wird unterwegs angegriffen, kommt aber ohne erheblichen Aufenthalt in die Gegend von Straßberg, worauf beide Corps ihren Marsch nach Gamertingen fortsetzen. Was dort ankommt, zählt ungefähr noch 45,000 Mann und ist durch den Marsch auf der rauhen Alp in übeln Zustand gerathen. Die feindlichen Truppen concentriren sich zwischen Straßberg und Ebingen.

Am 26. ist auch der Heertheil bei Balingen angegriffen worden. Der Feind beschränkte sich anfangs auf eine Kanonade, die aber immer heftiger und wirksamer wurde, weil die ganze Reserveartillerie nach und nach daran Theil nahm. Der deutsche Oberfeldherr erräth des Gegners Absicht, ihn hier festhalten zu wollen, und geht Nachmittags in die vortheilhaftere Stellung bei Hechingen zurück, wo er das 7te und 9te Corps an sich zu ziehen hofft. In der Nacht bringen ihm Versprengte die Nachricht von den traurigen Ereignissen des verflossenen Tages. Die Nothwendigkeit, sich bei Hechingen zu behaupten, wird immer fühlbarer, da die abgedrängten Corps des Schutzes bedürfen und vor dem 29. Tübingen nicht erreichen können.

Auch die Franzosen brauchen Zeit, sich zu concentriren, der 27. verstreicht also ohne erhebliche Gefechte. Aber am 28. früh rücken sie mit überlegenen Kräften gegen die Stellung bei Hechingen,

Digitized by Google

welche in der linken Flanke mit solchem Nachdrucke angegriffen wird, daß der deutsche Feldherr die Entwickelung der feindlichen Macht gar nicht abwarten darf und den Rückzug antritt. Er nimmt die Richtung auf Rottenburg, um das Zusammentreffen mit dem 7ten Corps vor Tübingen zu vermeiden. Seine Arrieregarde wird heftig gedrängt. Es ist schon spät am Abend, als er Rottenburg erreicht. — Hätte man die (in der letzten Anmerkung angedeutete) Eisenbahn von Heilbronn nach Tübingen in der Wirklichkeit, so würde der deutsche Feldherr das Kinziger Corps (20,000 Mann) bereits als Verstärkung finden. Dasselbe trifft an diesem Abende aber erst mit 10,000 Mann bei Herrenberg, mit der andern Hälfte bei Weil ein, und kann vor dem nächsten Mittag nicht gebraucht werden.

Eine am 28. Mittags dem französischen Feldherrn zugehende Meldung von der Kinzig, daß die Verbündeten Truppen von dort nach Rastatt auf der Eisenbahn haben abgehen lassen, fordert denselben zur angestrengtesten Thätigkeit auf. Läßt er sich die Gelegenheit, die Verbündeten vor ihrer Vereinigung zu schlagen, jetzt entschlüpfen, so dürfte sie nicht leicht wiederkehren; denn schon äußern sich die Wirkungen des Vorrückens der beiden österreichischen Corps und ihrer Reserven nach Tuttlingen, Engen und Geisingen, wo sie überall nur schwachen Widerstand gefunden haben. Sobald also der französische Feldherr seinen Gegner nach Rottenburg abmarschiren sieht, folgt er ihm auf dem Fuße, entsendet aber ein Corps von etwa 25,000 Mann nach Tübingen, welches dort auf die hinteren Colonnen das 7te Armeecorps trifft, dieses angreift und zum Rückzuge auf Reutlingen nöthigt.

Am 29. Mai stehen sich beide Armeen bei Rottenburg am Neckar kampfbereit gegenüber. Die Franzosen zählen, ohne das nach Tübingen entsendete Corps, 120,000 Mann mit 300 Geschützen. Die Verbündeten haben, einschließlich des 9ten Corps und der ersten von der Kinzig gekommenen Division, nicht viel über 90,000 Mann bei Rottenburg, und etwa 30,000 Mann bei Tübingen; an Artillerie sind sie bedeutend schwächer. Hätte man überall gleiche Spurweite und eine Eisenbahn von Heilbronn nach Tübingen, so könnte der deutsche Oberfeldherr an der Spitze von 150,000 Mann den Angriff seiner Gegner um so kecker erwarten, als dieselben in ein oder zwei Tagen genöthigt seyn werden,

Digitized by Google

eine rückgängige Bewegung zu machen, oder den gegen Rottweil, Donaueschingen und Blumberg vordringenden Oesterreichern ein starkes Corps entgegen zu senden, worauf die Offensive der Franzosen hier ebenfalls ihr Ende erreicht haben würde. — Die verschiedene Spurweite der Eisenbahnen hat jedoch die Ankunft der Verstärkungen um mehrere Tage verspätet, und der deutsche Feldherr findet es angemessener, hinter das Ammerthal zurückzugehen. Es kommt daher am 29. nur zu einigen zwar hartnäckigen, doch nichts entscheidenden Postengefechten. Die Franzosen erneuern aber ihre Angriffe am 30. Mai, wo die Verbündeten immer noch um 30,000 Mann schwächer sind. Sollten Letztere an diesem Tage geschlagen werden, so sind die nachtheiligen Folgen für Württemberg nicht abzusehen, da der französische Oberfeldherr in diesem Falle jede Entsendung an die obere Donau vermuthlich unterlassen, und für die dortigen Verluste sich in Stuttgart und am Neckar schadlos halten dürfte. — Der geehrte Leser möge sich die Perspektive selbst ausmalen und nach besten Kräften beurtheilen, wie viel von dem unvermeidlichen Unheile auf Rechnung der verschiedenen Spurweite der dortigen Eisenbahnen zu setzen sey.

Allerdings kann man uns hier den Einwurf machen: „daß die Bewegung der Truppen auf Eisenbahnen, selbst in der hier angenommenen beschränkten Weise, nicht immer so präzis seyn werde, und daß Differenzen in der Zeit der Ankunft vom Betrage eines Tages nicht zu den seltenen Erscheinungen gehören dürften." — Hierauf erwiedern wir aber: daß auch die Offensivoperationen, wie wir sie in dem sechswöchentlichen Abschnitte des fingirten Feldzugs supponirt haben, selten oder nie mit solcher Schnelligkeit und präziser Uebereinstimmung ausgeführt werden dürften, wodurch die Verhältnisse selbst im schlimmeren Falle sich ausgleichen, häufiger aber sich zu Gunsten des Vertheidigers herausstellen werden.

Was übrigens die hier mitgetheilte Operationsskizze betrifft, so haben wir von Hause aus keineswegs die Absicht gehabt, den Eisenbahnen eine besonders glänzende Mitwirkung vorzubehalten, oder die Entscheidung in die Nähe der Stuttgarter Eisenbahn zu verlegen. Wir haben uns nur befleißigt, den Gang der Operationen so darzustellen, wie er nach unserem Dafürhalten sich möglicher Weise gestalten dürfte, und sind uns selbst ganz unerwartet an den Neckar gekommen. Daß aber die benannten

Digitized by Google

heſſiſchen, badiſchen und württembergiſchen Eiſenbahnen bei jedem Kriege mit Frankreich von großer Wichtigkeit ſeyn werden, geht ganz einfach aus den geographiſchen und ſtrategiſchen Verhältniſſen Süddeutſchlands hervor, und die ungehinderte Bewegung der Lokomotivzüge auf dieſen und den anſtoßenden Bahnen erſcheint uns nur als eine ganz unerläßliche Bedingung.

Es iſt nicht angemeſſen, dieſe Operationsſkizze noch weiter auszuführen. Sobald die taktiſchen Reſultate der ſtrategiſchen Kombinationen durch das blutige Würfelſpiel großer Schlachten beſtimmt werden müſſen, hört jede anderweite Berechnung auf. Es war nur unſere Abſicht, die mögliche Einwirkung der Eiſenbahnen auf den Gang und Erfolg der Operationen durch ein größeres Beiſpiel anſchaulich zu machen und dabei zu zeigen, wie ſtörend die Verſchiedenheit der Spurweite ſich in dringenden Fällen erweiſe. — Wir ſetzen alſo ſtillſchweigend voraus, daß es den Verbündeten gelingt, die Franzoſen wieder in die Defiléen des Schwarzwaldes zu werfen, wobei die Eiſenbahnen abermals es möglich machen können, den Rückzug der Franzoſen über den Oberrhein eben ſo blutig als verluſtreich zu machen. So lange wir die ganze Geſtaltung von Süddeutſchland nicht nach Gefallen ändern können, wird es uns durch fortifikatoriſche Anlagen allein niemals gelingen, die ſchwachen Grenzgebiete in ſtarke zu verwandeln. Man muß ſeine Zuflucht noch zu andern Mitteln nehmen. Wo aber der Krieg begonnen hat, da möge er auch enden, und zwar ganz zu unſerem Vortheil.

Sollte es uns gelungen ſeyn zu beweiſen, daß die Verſchiedenheit der Spurweite auf der badiſchen Eiſenbahn der nachdrücklichen Vertheidigung Süddeutſchlands großen Abbruch thue, ſo fühlen wir uns nun auch verpflichtet, die Mittel zu beleuchten, welche man anzuwenden geſonnen iſt oder empfohlen hat, dieſen Uebelſtand möglichſt zu beſeitigen, und ſchließlich einige darauf bezügliche Vorſchläge zu machen.

Das einfachſte Mittel ſcheint zu ſeyn, daß Württemberg und Heſſen-Darmſtadt für ihre Eiſenbahnen dieſelbe Spurweite annehmen, welche in Baden beſteht. Aber bei genauer Betrachtung

Digitized by Google

der Verhältniſſe würde dadurch wenig oder nichts gewonnen. Bayern wird niemals zweierlei Spurweite in ſeinem Lande haben wollen. Ulm iſt aber ein Grenzpunkt, und Niemand kann ſo weit in die Zukunft blicken, um vorher zu wiſſen, ob nicht die württembergiſchen Lokomotivzüge in Bayern, oder die bayeriſchen in Württemberg eben ſo nothwendig gebraucht werden, wie das in dem angeführten Beiſpiele mit Baden, Heſſen und Württemberg der Fall war. Will man überhaupt möglichſt ſchnell Truppen aus der Gegend von Mainz in die Gegend von Raſtatt bringen, ſo kann man die Lokomotivzüge der Leipzig-Mainzer Bahn gar nicht entbehren, und ſoll die Truppenbewegung in entgegengeſetzter Richtung ſtattfinden, ſo müſſen die leeren Züge auf dieſe Bahn übergehen, um Raum zu gewinnen. Die Leipzig-Mainzer Bahn kann und wird aber natürlich kein anderes Geleis annehmen wollen, als die von Magdeburg, Berlin, Dresden und Altenburg dort einmündenden Bahnen bereits haben; denn jene Bahn — deren ſchnelle und ſolide Ausführung auf der kürzeſten Linie dringend nothwendig iſt — ſteht zu den rückwärtigen Bahnen ganz in derſelben ſtrategiſchen Beziehung, wie die badiſche Bahn zu den württembergiſchen und heſſiſchen. Selbſt die Truppenbewegung mit Stationswechſel würde dem Uebelſtande nicht abhelfen, da eine gegenſeitige Aushülfe mit Transportwagen dieſer oder jener Art durchaus unvermeidlich wird. — Dieſes Mittel muß alſo entſchieden verworfen werden.

Das zweite Mittel iſt, auf den Bahnen oder an den Wagen eine Vorrichtung zu treffen, mittelſt welcher es möglich wird, ſelbſt auf Bahnen mit verſchiedener Spurweite ſich ungehindert zu bewegen. — Die techniſche Vorrichtung *auf den Bahnen* würde darin beſtehen, daß man an der äußeren Seite eines jeden Geleiſes mit dem Abſtande der Spurdifferenz der Wagen noch eine zweite Schiene legte, die wir „Supplementſchiene" nennen wollen. Aber abgeſehen davon, daß die Stellung der Ausweichen dadurch erſchwert und unſicher wird, die Wagen alſo leichter aus den Schienen kommen und ſich feſt fahren können, ſo iſt dieſe Supplementſchiene doch nur *innerhalb* des beſtehenden Geleiſes, mithin nur auf der breiterſpurigen badiſchen Bahn anzubringen. Auf den übrigen Bahnen würden die über die Bahn gehenden Straßenbrücken, die Einfahrten der Bahnhöfe, die

Digitized by Google

Hallen zum Aus- und Einsteigen, endlich das künstliche Gefüge der vielen Nebengeleise auf den Hauptstationen, hier und da auch der Unterbau, ein gar nicht zu beseitigendes Hinderniß für die Anlegung einer Supplementschiene außerhalb des bestehenden Geleises seyn, weil man den erforderlichen Raum überall sorgfältig nach der adoptirten Spurweite bemessen hat, und eine Differenz von mehreren Zollen das Anstoßen der breiteren Wagen unfehlbar zur Folge haben müßte, was gar nicht zu vermeiden ist. — Die Supplementschiene auf der badischen Bahn würde mithin nur den beschränkten Vortheil gewähren, daß die württembergischen und hessischen Lokomotivzüge diese Bahn ebenfalls befahren könnten. Die Benutzung der badischen Transportmittel auf anderen Bahnen, oder auch nur das Ausweichen auf dieselben, würde immer unmöglich bleiben, und alle die nachtheiligen Folgen herbeiführen, die wir am Schlusse unserer Operationsskizze anschaulich gemacht haben.

Die Vorrichtung an den Wagen würde nur darin bestehen können, daß man denselben entweder stellbare Achsen oder Doppelräder gibt. Stellbare Achsen möchte, bei dem ansehnlichen Gewicht der Lokomotiven und Personenwagen, jeder erfahrene Wagenbauer und Techniker verwerfen; die Achsenbrüche — auf deutschen Bahnen bis jetzt ein kaum erhörter Fall — würden dadurch in die Reihe der gewöhnlichen Unfälle treten, und bei starken Truppentransporten große Störungen verursachen. Doppelräder gewähren jedenfalls mehr Sicherheit, vermehren aber die Anschaffungskosten bedeutend, weil alle Wagen eines Kriegsschauplatzes damit versehen werden müßten, wozu die Nachbarstaaten sich schwerlich verstehen dürften. Uebrigens verhält es sich damit, wie mit der außerhalb des Geleises angebrachten Supplementschiene; auf den Stationsplätzen würde der Raum fehlen und ein Zusammenstoßen der an einander vorbeifahrenden Züge unausbleiblich erfolgen. — Dieses Mittel ist also zum Theil nicht anwendbar, zum Theil hebt es die Uebelstände noch nicht auf.

Wir müssen überhaupt bezweifeln, daß Jemand ein Mittel ersinnen werde, den gerügten Nachtheil der verschiedenen Spurweite, ohne den Aufwand sehr vieler Millionen Gulden, gänzlich zu beseitigen. Aber zur möglichsten Verminderung dieses Nachtheils möchte doch wenigstens Etwas geschehen. Da nun das

Digitized by Google

Großherzogthum Baden bei einem Kriege mit Frankreich ohne Zweifel den größten Gefahren ausgesetzt ist, und den Feind um so länger mit seinem Herzblute ernähren muß, je unzureichender die Transportmittel sind, durch deren Hülfe man die erforderlichen Verstärkungen in möglichst kurzer Zeit herbeischaffen kann, so liegt es ganz in Badens Interesse, auf seinen Eisenbahnen alle Hindernisse der beschleunigten Truppenbewegung zu beseitigen.

Das einzige Mittel hierzu ist: die Annahme der im übrigen Deutschland üblichen Spurweite auf der Strecke von Heidelberg bis mindestens an die Kinzig. Oberhalb dieses Flusses kann die breitere Spurweite ohne erheblichen Nachtheil beibehalten werden. Von der Kinzig bis Basel wird die Eisenbahn ungefähr 16 Meilen Länge haben, zu deren regelmäßigen Befahrung ungefähr 30 Lokomotiven und 200 bis 250 Transportwagen verschiedener Art erforderlich sind. Ein reichhaltigeres Transportmaterial wird man in Baden sobald noch nicht besitzen, das gegenwärtig vorhandene braucht also dieserhalb nicht außer Kurs gesetzt zu werden. Damit aber dieses Material bei einem feindlichen Einfalle der Franzosen in Sicherheit gebracht werden könne, dürfte die äußere Schiene der jetzigen Bahn, von der Kinzig bis Heidelberg und Mannheim, auch bei der späteren Annahme der schmäleren Spur noch beizubehalten seyn. — Auf diese Weise erreicht man in Baden mit dem möglichst geringsten Mehraufwande fast alle die Vortheile, welche eine systematische Eisenbahnbenutzung für die Vertheidigung dieses Landes haben wird, wobei aber allerdings vorausgesetzt werden muß, daß auf den etwa 25 Meilen betragenden Eisenbahnen von der Kinzig bis an Württembergs und Hessens Grenzen Transportmittel zur Fortschaffung von 10,000 Mann mit drei bespannten Batterien vorräthig sind. Das wird um so nothwendiger, da die Befestigung von Rastatt und Ulm viel später beendigt seyn dürfte, als die Möglichkeit eines Krieges mit Frankreich eintritt, und die Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens einen sehr raschen Gang genommen hat, mithin im nächsten Kriege schon als neues Element der Landesvertheidigung auftreten kann.

Schließlich gestatte man uns noch eine kurze Bemerkung über die Befestigungen und Eisenbahnen in Süddeutschland.

Digitized by Google

Die Wahl von Rastatt und Ulm zur Anlage von Bundesfestungen ist unverkennbar eine glückliche zu nennen. Aber zwischen diesen beiden Punkten hat der Feind noch einen sehr großen und gefährlichen Spielraum. Das Ueberschreiten des Rheins zwischen Basel und Straßburg durch direkte Ufervertheidigung hindern zu wollen, verspricht keinen günstigen Erfolg und bringt die dazu bestimmten Truppen nur in größere Gefahr. Freiburg, als Festung gedacht, würde die Hauptdefiléen des Schwarzwaldes zwar besser vertheidigen, als eine große Anzahl Feldschanzen in denselben. Aber Freiburgs Eroberung möchte den Franzosen nicht viel Zeit kosten, da sie das Belagerungsgeschütz ganz in der Nähe haben, und zur schnelleren Herbeischaffung desselben den Rhein- und die Eisenbahn benutzen können. Käme aber die Festung Freiburg in die Gewalt der Franzosen, so würde das ihrem ferneren Vorschreiten in Süddeutschland ungleich mehr Vortheile bringen, als die Belagerung derselben ihnen vorher geschadet haben dürfte.

Man hat deßhalb vorgeschlagen, noch eine dritte Festung hinter dem Schwarzwalde anzulegen, scheint aber zwischen Stockach, Donaueschingen und Villingen zu schwanken. Es ist nicht zu verkennen, daß Stockach zwischen der Donau und dem Bodensee die vom obern Schwarzwalde kommenden Straßen beherrscht. Doch gibt es auf dem rechten Ufer der Donau so viele von Natur starke Stellungen, daß man eine Festung dort entbehren kann. — Donaueschingen sperrt hauptsächlich die Ausgänge des oberen Schwarzwaldes und zugleich den Eingang in das Donauthal; es beherrscht nebenbei die Straßen, welche nach dem oberen Neckar führen. Villingen hat in dieser Beziehung gleiche Wichtigkeit. Aber es steht zu befürchten, daß das angrenzende Terrain der letztgenannten Orte zur Anlage umfangreicher Befestigungen sehr ungünstig seyn, und den strategischen Wirkungskreis derselben bedeutend beschränken werde. Ueberdies darf man auch nicht unbeachtet lassen, daß die strategische Wirksamkeit des einen Punktes den Besitz des andern bedingt, man müßte also diese beiden Punkte gleich stark befestigen.

Rottweil dürfte dagegen weit mehr Vortheile darbieten, insbesondere wenn Tuttlingen durch einige Maximilianische Thürme befestigt würde. Allerdings dürfte die Besatzung von

Digitized by Google

Rottweil keine erhebliche Wirksamkeit auf dem rechten Donauufer äußern; die direkte Verbindung mit Tuttlingen, wo sich ebenfalls mehrere Straßen kreuzen, ergänzt aber, was daran noch fehlt. Die strategische Wichtigkeit der Punkte Rottweil und Tuttlingen gründet sich auf die allgemeinen topographischen Verhältnisse von Baden und Württemberg. Die Hauptoperationslinie der Franzosen gegen den oberen Neckar oder die Donau, d. h. gegen Stuttgart und Ulm, führt durch das Kinzigthal. Die von Freiburg und den Waldstädten kommenden Straßen können nach ihrer Beschaffenheit und Entfernung nur als secundäre Linien betrachtet werden. Stockach, Tuttlingen und Rottweil sind also die Hauptstützpunkte für die Truppen, welche Württemberg durch eine Aufstellung hinter dem Schwarzwalde vertheidigen sollen. Von diesen drei Punkten hat Stockach die meiste, Rottweil die wenigste natürliche Stärke, letzteres beherrscht aber die Hauptstraßen nach Stuttgart, und übt durch die Verbindung mit Tuttlingen auch eine Wirkung auf das Donauthal. Dieser Punkt dürfte sich also in jeder Beziehung zu einer dritten Bundesfestung eignen, und würde eine sehr gefährliche Lücke sperren.

Die strategische Wirksamkeit von Rottweil und Tuttlingen wird aber noch beträchtlich vermehrt, wenn die zum Theil schon projektirten und von uns vorgeschlagenen Eisenbahnen zur Ausführung kommen sollten. Hat man eine Eisenbahn von Ulm über Memmingen nach Friedrichshafen; eine andere an der Donau über Mengen und Möskirch nach Tuttlingen; eine dritte von Ulm über Geißlingen (oder auch über Weilheim), Stuttgart, Weil und Pforzheim nach Durlach; eine vierte von Heilbronn über Stuttgart und Tübingen nach Rottweil, so ist Möglichkeit vorhanden, in sehr kurzer Zeit eine hinreichend starke Truppenmasse hinter dem Schwarzwalde zu concentriren, und man wird bis zu dem Augenblicke, wo die Absicht der feindlichen Operationen mit Zuversicht errathen werden kann, bei Stockach, Tuttlingen und Rottweil nur Reitercorps aufzustellen brauchen, während die Infanteriereserven an der Iller und am Neckar stehen können.

Wollte man sich einer fortifikatorischen Redeform bedienen — die jedoch bei strategischen Betrachtungen selten die Sache

Digitized by Google

richtig bezeichnet — so könnte man sagen: „Betrachtet man den obern Schwarzwald als eine durch Ueberfall in Feindes Gewalt gekommene Festung, die zurück erobert werden soll, so bildet die Eisenbahn von Augsburg über Nürnberg, Würzburg nach Darmstadt die erste, die Eisenbahn von Memmingen über Ulm und Stuttgart nach Karlsruhe die zweite Parallele der Belagerer, deren Angriffslinien durch die Eisenbahnen nach Friedrichshafen, Tuttlingen, Rottweil und an die Kinzig bezeichnet werden." — Ulm und Rastatt sind als die Centralpunkte unserer Streitkräfte für die strategische Vertheidigung von Süddeutschland zu betrachten. Fühlt man sich aber stark genug, wieder angriffsweise zu verfahren, so ist Rottweil der Punkt, wo der erste Hauptschlag erfolgen muß. Ein Sieg, auf diesem Punkte von den Franzosen erfochten, öffnet ihnen den Weg nach Stuttgart und Ulm. Haben wir aber den Feind dort auf das Haupt geschlagen, so steht uns der Weg durch das Kinzigthal und Elzthal in das Rheinthal offen, und was wir vom Feinde dort vor uns her treiben, erhält den letzten Gnadenstoß diesseits des Rheines von Rastatt aus.

Der Besitz von Rottweil, wo unsere Cavalerie — der ruhmvollen Thaten ihrer Vorfahren eingedenk — Gelegenheit zu manchem glänzenden Siege finden wird, muß also unter allen Umständen gesichert bleiben. Das Mittel dazu ist eine starke Befestigung, verbunden mit den oben bezeichneten Eisenbahnen.

Wenn Frankreich, trotz seiner Revolutionen und des fast fünfzehnjährigen Krieges in Afrika, noch Geld zu der kolossalen Befestigung von Paris hat, über welche man sich unkluger Weise lustig macht, so kann es Deutschland nach achtundzwanzigjährigem Frieden nicht an Mitteln fehlen, die drei Bundesfestungen Rastatt, Ulm und Rottweil, nebst den dazu von uns empfohlenen Eisenbahnen, recht bald in das Daseyn zu rufen. Die Namen der Regenten, welche diese Vertheidigungswerke begründen und vollenden ließen, werden die künftigen Geschlechter mit Ehrfurcht und Dankbarkeit nennen.

Digitized by Google

Anhang.

Voraussichtlicher Einfluß neuer Erfindungen oder Verbesserungen im Eisenbahnwesen auf die Benutzung der Eisenbahnen als Operationslinien.

Vorstehende Abhandlung war bereits zum Drucke befördert, als uns der Gedanke beifiel, daß vorurtheilsfreie Leser zwar vollkommen mit Dem einverstanden seyn könnten, was wir über die süddeutschen Eisenbahnen und ihre Benutzung zu strategischen Zwecken gesagt haben, daß sie aber gleichwohl Bedenken tragen könnten, die schnelle Ausführung des empfohlenen Eisenbahnnetzes und Anschaffung eines entsprechenden Transportmaterials zu wünschen oder zu befördern, weil bei dem regen Erfindungs- und Verbesserungsgeiste unserer Techniker anzunehmen sey, daß man in wenigen Jahren ganz neue Lokomotivkräfte haben werde, was auf die Anlage, technische Einrichtung und militärische Benutzung der Eisenbahnen natürlich großen Einfluß haben müsse.

Einen solchen Einwurf darf man nicht schlechthin als unbegründet bezeichnen, man muß ihn, so weit dies möglich ist, zu entkräften suchen, was wir hier nachträglich thun wollen.

Alle bis jetzt theils zur Anwendung gekommenen, theils noch größeren Versuchen unterworfenen Lokomotivkräfte zerfallen a) in Wasserdämpfe, b) in comprimirte Luft, c) in Pulverluft, d) in elektromagnetische Kräfte. — Von den Eigenthümlichkeiten derselben werden wir nur soviel sagen, als zur Widerlegung obigen Einwurfes erforderlich ist.

Wasserdämpfe. Ihre Anwendung als bewegende Kraft auf Eisenbahnen darf als hinlänglich bekannt vorausgesetzt werden. Wenn man weiß, daß einzelne Lokomotive in Oesterreich oft Züge von 20 bis 30 beladenen Wagen auf nicht unbedeutenden Strecken mit der Schnelligkeit von durchschnittlich drei Meilen in der Stunde bewegt haben; daß der Ingenieur Brunel im vorigen Jahre die 25 deutsche Meilen betragende Eisenbahnstrecke von London bis Bristol in neunzig Minuten zurückgelegt hat, so dürften unsere heutigen Dampfwagen, was Kraft und Schnelligkeit betrifft, allen Anforderungen entsprechen und

Digitized by Google

die kostspieligen Versuche mit andern Kräften ziemlich überflüssig machen. Eine Verbesserung dieser Lokomotiven bleibt jedoch immer noch zu wünschen, damit sie erstens die ansteigenden Bahnstrecken mit größerer Leichtigkeit überwinden, ohne daß man genöthigt sey, die ihnen angehängte Last zu vermindern; zweitens einen geringeren Verbrauch von Brennmaterial und Wasser gestatten; drittens die Erwärmung des Wassers im Tender selbst bewirken, wozu man sich des überflüssigen Dampfes wenigstens bei dem Aufenthalte auf den Zwischenstationen bedienen kann. An Lösung der beiden ersten Aufgaben wird allerwärts fleißig gearbeitet, und die Techniker dürften damit bald im Reinen seyn. Nächstdem ist noch zu bemerken, daß die großen Fortschritte, welche man in Behandlung der Dampfkraft gemacht hat, fast alle Gefahren beseitigen, und Unfälle nur durch grobe Fahrlässigkeit des Bedienungspersonals entstehen können.

Comprimirte Luft. Es wird heutiges Tags wohl keinen Techniker geben, welcher comprimirte Luft gleich den Wasserdämpfen als bewegende Kraft in einem Kessel aufbewahren wollte, weil alle Kunst der Kesselschmiede nicht ausreichen dürfte, den Kesselwänden eine solche Cohärenz zu verleihen, daß man gegen das Zerspringen geschützt sey. Die Wasserdämpfe üben zwar keinen geringeren Druck aus, löst man jedoch grüne Erbsen oder andere Substanzen in ihnen auf, so wird das Residuum ein Mittel, die Kesselwände widerstandsfähiger zu machen. — Etwas ganz anderes ist die Erfindung der sogenannten atmosphärischen (Clegg'schen) Eisenbahnen, welche neuerdings die Aufmerksamkeit in höherem Grade erregt haben. Da die Einrichtung derselben gänzlich abweichend ist und nicht allen Lesern bekannt seyn wird, sind wir genöthigt, das Wesentliche davon hier mitzutheilen, um den Zweifel zu rechtfertigen, den wir für ihre Anwendbarkeit im Großen nicht unterdrücken können.

Zwischen den beiden Fahrgleisen befindet sich eine hermetisch verschlossenen Röhre, welche durch eine Art Stempel mit demjenigen Wagen in Verbindung gebracht wird, der als Lokomotive dienen soll. Die Bewegung dieser Wagen wird dadurch bewirkt, daß man die atmosphärische Luft vor dem Stempel aus der Röhre pumpt, und hinter demselben wieder einströmen läßt. Der hieraus entstehende Druck auf den Stempel treibt durch denselben

Digitized by Google

die Wagen vorwärts und zwar — wie behauptet wird — mit großer Kraft und Schnelligkeit. Es bedarf also keiner andern Maschinen als der erforderlichen Anzahl Luftpumpen, die in angemessenen Abständen an der Bahn aufgestellt werden. Unfälle sind kaum denkbar, da die Wagen durch den Verbindungsstempel auf den Schienen gewissermaßen festgehalten werden, also niemals dieselben verlassen können.

Kämen diese Eisenbahnen in Deutschland stellenweise in Brauch, so würde es mit dem von uns empfohlenen Fahrmodus allerdings übel stehen, weil man auf solchen Eisenbahnen nicht mit andern Lokomotivzügen fahren kann, und umgekehrt ihr Transportmaterial eben so wenig auf andern Bahnen gebraucht werden kann. Allein es stehen der Einführung dieser atmosphärischen Eisenbahnen folgende wichtige Hindernisse im Wege. Erstens ist das hermetische Verschließen der Luftröhren (welche nach oben in der ganzen Länge einen feinen Einschnitt haben, der durch die Bewegung des Stempels geöffnet und wieder geschlossen wird) die Hauptbedingung eines hinlänglich starken Luftdrucks auf die Stempelfläche innerhalb der Röhre. Bei einer nur etwas lebhaften Befahrung der Bahn, muß aber dieser feine Mechanismus des Schließ- und Oeffnungsapparates der Röhre durch die stündliche starke Friction des Stempels, die sich durch Anwendung von Fettigkeiten ꝛc. kaum vermindern lassen dürfte, so schnell abgenutzt werden, daß von einem hermetischen Verschließen bald gar nicht mehr die Rede seyn kann, in welchem Falle folglich neue Röhren gelegt werden müßten, was mindestens zeitraubend und sehr kostspielig ist. Zweitens muß der Dienst an den zahlreichen Luftpumpen mit größter Pünktlichkeit versehen werden, versagt aber auch nur eine derselben auf kurze Zeit den Dienst, so stockt der ganze Verkehr auf der Bahn bis zur Beendigung der Reparatur, wozu man doch nicht auf allen Punkten die geeigneten Werkstätten haben kann. Derselbe Fall tritt ein, sobald die Röhre oder der Stempel schadhaft wird. Drittens können mehrere Züge in kurzen Zeiträumen einander nicht folgen, weil immer erst die Luft aus der Röhre gepumpt werden muß, wodurch der Luftdruck für den vorderen Zug natürlich verloren geht, die bewegende Kraft also ganz neutralisirt wird. Dadurch entsteht aber eine große Beschränkung in der Benutzung

Digitized by Google

solcher Bahnen. Viertens kann man gleichzeitig nur in einer Richtung die Bahn befahren, weil die bewegende Kraft nicht vom Wagen selbst ausgeht, und der Luftdruck in der Röhre nicht gleichzeitig vorwärts und rückwärts sich äußern kann. Will man also eine Bahn mit doppeltem Geleis haben, so muß man auch die doppelte Anzahl Luftpumpen aufstellen. Es ist aber ein bereits gültiger Erfahrungssatz, daß Eisenbahnen mit doppeltem Geleis, ungeachtet des größeren Anlagekapitals, weit besser rentiren als einfache Bahnen, und für einen lebhaften Verkehr ganz unerläßlich sind. — So lange überhaupt mit den atmosphärischen Eisenbahnen nicht großartigere Versuche gemacht werden und nicht zur vollsten Befriedigung ausfallen, können wir denselben keinen besondern Werth beilegen.

Pulverluft. Ein österreichischer Stabsoffizier will sich des aus dem Feuerwerkssatze entwickelten Pulvergases als bewegende Kraft bedienen, beruft sich dabei auf Resultate von bereits angestellten Versuchen, die er im Kleinen gemacht, ist aber dem Publikum die näheren Angaben seiner Erfindung zur Zeit noch schuldig geblieben. Als Vortheile gibt er an: daß man keiner besonderen Maschinen bedürfe, indem jeder gewöhnliche Eisenbahnwagen mit leichter Mühe in eine Lokomotive umgewandelt werden könne; daß man diese Lokomotiven nach Belieben vorwärts und rückwärts bewegen, auch schnell zum Stehen bringen könne; daß ihre Führung nur wenig Geschicklichkeit erfordere, das Kraftmittel auch viel wohlfeiler sey als der Dampf. (Man vergleiche den Aufsatz im ersten Hefte der österreichischen Militärzeitschrift, 1843, betitelt: „Militärischer Gebrauch der Eisenbahnen durch eine neue Zugkraft.")

Wären diese Behauptungen auch wirklich gegründet, so entsteht doch immer der bedenkliche Zweifel, ob das Pulvergas auch eine so nachhaltige Treibkraft äußern könne als die Wasserdämpfe bei beliebiger Spannung; und sollte dieser Zweifel erfahrungsmäßig beseitigt werden, so dürfte doch jede Kriegsverwaltungsbehörde großes Bedenken tragen, zu gestatten, daß die zur Pulverbereitung erforderlichen Ingredienzen, woran im Kriege theilweise immer und überall Mangel ist, zu Zwecken verwendet werden, zu welchen die Wasserdämpfe vorzugsweise geeignet sind. Wir können also nicht glauben, daß irgend eine Regierung sich

Digitized by Google

für diese Lokomotivkraft interessiren werde, und nehmen deßhalb nicht weiter Notiz davon.

Elektromagnetismus. Die Konstruktion der elektromagnetischen Lokomotiven, womit man in Frankfurt am Main und auch in England wiederholte Versuche gemacht hat, ist etwas complicirt und kann hier um so eher mit Stillschweigen übergangen werden, da wir uns nur freuen würden, wenn diese neue Kraft zur Anwendung auf Eisenbahnen vollkommen geeignet seyn sollte, woran die Physiker immer noch aus triftigen Gründen zweifeln. Der Einfluß, den diese neue Erfindung auf die militärische Benutzung der Eisenbahnen haben müßte, ist ein sehr vortheilhafter, indem alsdann in derselben Zeit mehr als doppelt so viel Truppen fortgeschafft werden könnten, als wir in vorstehender Abhandlung vorausgesetzt haben. Auch würden die elektromagnetischen Lokomotivzüge bei gleicher Spurweite auf jeder andern Eisenbahn gebraucht werden können, da sie ihr chemisches Laboratorium mit sich führen, und auf den Stationen nichts bedürfen als Räderschmiere. Diese Unabhängigkeit von den Stationspunkten ist ein großer Gewinn, und erlaubt die Concentrirung so vieler Wagenzüge, als überhaupt auf den Schienenwegen Raum haben, während die Dampfwagenzüge ohne die regelmäßige Einnahme heißen Wassers, die ungefähr alle zwei Fahrstunden erfolgen muß, gar nicht bestehen können. Sollte sich also diese Erfindung im Großen bewähren, so würden die Eisenbahndirektionen den vom Militärkommando künftig an sie zu stellenden Forderungen leichter entsprechen können und mancher Sorge überhoben seyn. Auch würde die Einführung solcher elektromagnetischen Lokomotiven die sofortige Beseitigung der Dampfwagen keineswegs bedingen, indem beide zugleich auf derselben Bahn gleichzeitig zu brauchen sind, wenn nur auf den elektromagnetischen Bahnen provisorische Kohlenmagazine und Wasserreservoirs angebracht werden. — Wir wünschen den Erfindern aufrichtig Glück.

Zum Schlusse müssen wir aber noch eines andern, nicht minder wichtigen Umstandes gedenken, der bei Anlegung von Eisenbahnen in Europa bisher fast gar nicht beachtet worden ist, weil die

Digitized by Google

Lokalinteressen fast überall den Ausschlag gegeben haben. Es betrifft nämlich die Verbindung der Bahnhöfe verschiedener Eisenbahnen an ihren beiderseitigen Endpunkten durch Schienenwege.

Die Amerikaner lassen unserer deutschen Gelehrsamkeit und unserem Erfindungsgeiste volle Gerechtigkeit wiederfahren, haben aber von unserem praktischen Verstande keine sehr vortheilhafte Meinung und berufen sich dabei insbesondere auf die Unterbrechung der großen Eisenbahnen bei fast allen Scheidungspunkten des Privat- oder Lokalinteresses. Es erregt in der That ein mitleidiges Lächeln, wenn man wahrnimmt, daß ganze Karawanen von Reisenden mit Gepäck, nachdem sie vielleicht schon dreißig deutsche Meilen in sieben Stunden zurückgelegt haben, mehr als eine Stunde Zeit brauchen, um sich mitten durch eine große Stadt nach einem andern Bahnhofe theils zu Fuß, theils zu Wagen zu begeben, von wo sie ihre Eisenbahnfahrt fortsetzen wollen. Hat ein Reisender seinen eigenen Wagen, so ist der Zeitverlust noch größer. Das Umladen und Weiterschaffen von Kaufmannsgütern verursacht noch größere Arbeit und erhöht die Transportkosten. Nun denke man sich zu dieser unangenehmen Unterbrechung noch einen tüchtigen Platzregen und den Mangel an bereitstehenden Lohnwagen, und man wird beschämt zugestehen müssen, daß durch so verkehrte Einrichtungen eine kostbare Zeit verloren geht, anderer Nachtheile nicht einmal zu gedenken.

In Nordamerika versteht man den Grundsatz: „Zeit ist Geld," besser zu würdigen, und hat von so unnützen Plackereien keinen Begriff. Alle großen Städte, wie Neu-York, Philadelphia, Baltimore und Neu-Orleans sind von Eisenbahnen durchschnitten, und es gehen dieselben häufig durch die belebtesten Straßen. Die Endpunkte größerer Bahnen sind überall so viel wie möglich in der Nähe der Geschäftslokale, und die Bahnhöfe selbst unter sich verbunden. Außerdem führen Seitenbahnen nach den Hafen oder den Bassins von Kanälen, so wie zu andern wichtigen Plätzen der Stadt, ja selbst bis in die Magazine der Kaufleute und Spediteurs, damit diese ihre Waaren unmittelbar in die Bahnwagen verladen, oder aus denselben in die Magazine bringen können. In Baltimore ist sowohl die Baltimore-Ohio- als auch die Philadelphia-Baltimorebahn eine Stunde weit durch

Digitized by Google

die Stadt geführt, und beide treffen in der Nähe des Hafens an einem Punkte zusammen. Von der ersteren gehen 15 Seitenbahnen durch eben so viele Straßen. Wenn Eisenbahngesellschaften um Erlaubniß bitten, ihre Bahnen in die Stadt hinein verlängern zu dürfen, wird ihnen dieselbe stets gewährt, und kaum eine andere Bedingung gemacht als die, langsamer zu fahren, oder vielleicht auf einzelnen Straßen sich der Pferde statt der Dampfwagen zu bedienen, in welchem Falle allerdings doppelte Bahnhöfe nöthig werden. In kleineren Städten finden solche Beschränkungen seltener statt.

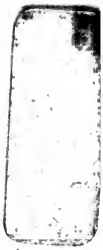
So muß es aber auch seyn, wenn man aus den Eisenbahnen allen Nutzen ziehen will, den diese herrliche Erfindung zu gewähren vermag, und es ist sehr zu beklagen, daß man nicht gleich anfangs auf eine solche Verbindung der Bahnenden gesehen hat, nachdem wiederholt in öffentlichen Blättern die Nothwendigkeit dargestellt worden war. Für die kriegerische Benutzung der Eisenbahnen ist die direkte Verbindung der Bahnhöfe durch Schienenwege eine conditio sine qua non.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Buchbinderei-Landesverb.
f. Körperbehind. Jugendl.
München, Kurzstr. 2